REGIONE AUTONOMA FRIULI-VENEZIA GIULIA

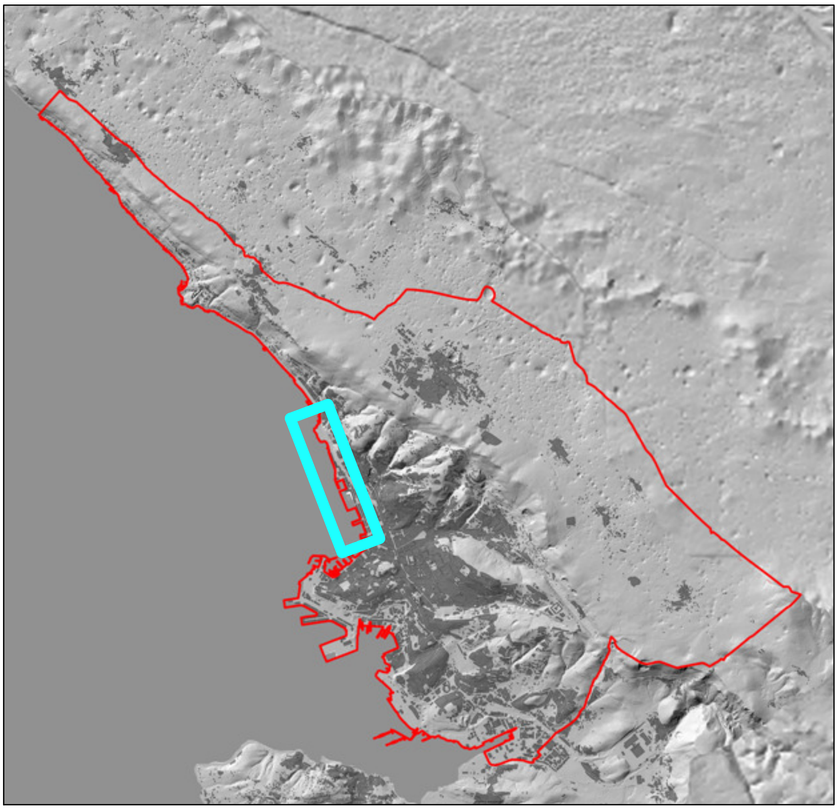
COMUNE DI TRIESTE

Dipartimento Territorio, Economia, Ambiente e Mobilità

Servizio Pianificazione Territoriale e
Valorizzazione Porto Vecchio

VARIANTE N° 6 AL P. R. G. C.

ACCORDO DI PROGRAMMA PORTO VECCHIO



Dirigente Dipartimento e Progettista

dott. ing. Giulio Bernetti

Estensori

dott. Roberto Prodan
dott.pian. Paolo De Clara
geom. Paolo Cernivani
per.ind. Luca Kerstich
m.o Mauro Pennone
per.ind Andrea Zacchigna

Relazione

R

Maggio 2020 - Febbraio 2021

TriesTe

GRUPPO DI LAVORO

La variante "Accordo di Programma Porto Vecchio" è stata elaborata dal gruppo di lavoro individuato nel Dipartimento Territorio Economia Ambiente Mobilità del Comune di Trieste: Roberto Prodan, Paolo Cernivani, Luca Kerstich, Mauro Pennone e Andrea Zacchigna. Il gruppo fa riferimento al direttore del dipartimento Giulio Bernetti che è anche progettista della variante.

I profili ambientali, paesaggistici e geologici sono frutto del frutto del lavoro di Paolo De Clara e Carlo Alberto Masoli.

Il risultato ottenuto è frutto della proficua collaborazione trasversale tra uffici di enti diversi e, in particolare: Soprintendenza, Regione FVG e Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Orientale.

In particolare, i ringraziamenti per il lavoro svolto vanno alla Soprintendenza, nelle persone della Soprintendente Simonetta Bonomi, Elisa Carbone, Francesco Krecic, Ruben Levi e Rossella Scopas.

Per la Regione FVG hanno contribuito Marco Padrini, Mariapia Turinetti e Franco Russo Cirillo.

Si ringrazia infine l'Autorità di Sistema Portuale nelle persone di Mario Sommariva, Eric Marcone e Giulia Zolia.

INDICE

PREMESSA

Il PRGC

Il nuovo Piano Regolatore del Comune di Trieste (PRGC), approvato con Delibera Consiliare n.48/2015, integrata dalla Delibera Consiliare n.5/2016, è entrato in vigore il 5 maggio 2016, il giorno successivo alla pubblicazione sul BUR del decreto del Presidente della Regione, n.085/Pres. del 26 aprile 2016.

A seguito di intervenute necessità sono stata assunte successive varianti urbanistiche che in particolare hanno riguardato:

- la Variante n.1 relativa a Palazzo Artelli, approvata con deliberazione consiliare n.14 dd.06.04.2017
- la Variante n.2 per l'Infrastrutturazione del Costone Carsico Triestino (I° lotto), approvata con deliberazione consiliare n.62 del 10.03.2018
- la Variante n.3 di assestamento approvata con deliberazione consiliare n.36 del 27.07.2018
- la Variante n.4 “ex Fiera” approvata con deliberazione consiliare n.4 del 20.01.2020
- la Variante n.5 “Valorizzazione del Patrimonio Immobiliare 2019”.

L’ambito del Porto Vecchio



Il Porto Vecchio di Trieste si estende su un’area di circa 66 ettari sul fronte mare della città di Trieste, estendendosi dallo sbocco del Canale di Ponte Rosso all’area di Barcola e si sviluppa in un susseguirsi di grandi volumi edilizi, originariamente adibiti a magazzino o deposito per le merci in transito in regime di Punto Franco, per lo più risalenti alla fine del XIX Secolo. Comprende cinque moli (molo 0, I. II, III, IV), ventitre grandi edifici tra hangars, magazzini ed altre strutture, racchiusi sul fronte nord dalla ferrovia e dal Viale Miramare.

In attuazione dell'articolo 1, commi 618 e 619, della legge 23 dicembre 2014, n. 190 (Legge di stabilità 2015) le aree, le costruzioni e le altre opere appartenenti al demanio marittimo del Porto Vecchio di Trieste sono state sdemanializzate e assegnate al patrimonio disponibile del Comune di Trieste, come da verbale di individuazione del 9 luglio 2015, sottoscritto da Autorità Portuale di Trieste, Regione FVG, Comune di Trieste, Agenzia del Demanio, Provveditorato interregionale alle Opere Pubbliche per il Veneto, Friuli Venezia Giulia e Trentino Alto Adige e la Capitaneria di Porto di Trieste.

L’area del Porto Vecchio è soggetta alle disposizioni del vigente PRGC e per la parte demaniale (spazio banchine e alcuni spazi quali l’area Adriaterminal) al Piano Regolatore del Porto (PRP) ed è interessata da vincolo monumentale

e paesaggistico ai sensi del D.Lgs. 42/04 "Codice dei beni culturali e del paesaggio".

Variante al PRGC: motivazioni

L'avvento di nuove modalità di trasporto delle merci, che prevedono l'utilizzo di sistemi automatizzati, container/TEU, semirimorchi, ecc., ha reso l'area ed i magazzini ottocenteschi non più idonei a rispondere alle nuove esigenze dei traffici commerciali. Perse quindi le originarie funzioni di porto commerciale l'area è stata nel corso degli anni abbandonata.

Fattori quali:

- la vocazione internazionale della città legata al mare, come dimostrano la crescita del traffico merci del Porto nuovo, l'affermarsi della nuova via della Seta che vede Trieste quale hub preferenziale per i traffici dall'oriente verso l'Europa continentale e il primato quale terminale petrolifero del Mediterraneo;
- il trend esponenziale nel settore del turismo, manifestato anche dall'interesse in tal senso di investitori cinesi, russi, tedeschi, turchi, ecc.;
- l'affermarsi della città quale "distretto della scienza" con realtà quali la Scuola Internazionale Superiore di Studi Avanzati (SISSA), il Centro Internazionale di Fisica Teorica (ICTP), il Centro di Ingegneria Genetica e di Biotecnologia (ICGEB), l'Area Science Park, l'Istituto Nazionale di Oceanografia e Geofisica Sperimentale (OGS), il Centro Internazionale per la Scienza e l'Alta Tecnologia (ICS), ecc., vede con organizzazione dell'edizione 2020 dell'Euro Science open forum (ESOF) il manifesto riconoscimento internazionale;
- l'apertura del Porto Vecchio alla città operata dall'articolo 1, commi 618 e 619, della legge 23 dicembre 2014, n. 190 (Legge di stabilità 2015) che restituisce alla città "le aree, le costruzioni e le altre opere appartenenti al demanio marittimo del Porto Vecchio di Trieste";

hanno portano a riconsiderare le funzioni di quello che era il primo porto commerciale di Trieste.

Si è reso quindi necessario attivare un processo di riqualificazione che possa recuperare un eccezionale testimonianza di architettura dell'ottocento europeo in una lettura contestualizzata alle nuove opportunità che si aprono alla città di Trieste, in accordo con l'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Orientale.

Con delibera di consiglio n. 5 dd. 28 gennaio 2019 sono state formulate le linee di indirizzo per la riqualificazione dell'Area di Porto Vecchio, declinate come segue:

- le destinazioni devono consentire l'insediamento di funzioni diversificate (preferibilmente con carichi urbanistici e ambientali simili), escludendo in ogni caso gli insediamenti di funzioni non compatibili con lo sviluppo e il recupero del patrimonio esistente (per esempio industria pesante o insalubre, ecc.) e dovrà essere definito anche il possibile ruolo delle aree in regime di punto franco;
- tra le possibili destinazioni d'uso va in ogni modo favorito l'insediamento di attività ad alto contenuto tecnologico con particolare riguardo alle tecnologie abilitanti e alla sfera dell'ICT. Va inoltre sostenuto l'insediamento di attività legate alla sfera delle industrie culturali e creative a sostegno del comparto turistico e del sistema museale in fieri;
- gli spazi pubblici e le aree di interesse pubblico e i principali temi del porto vecchio dovranno svilupparsi secondo lo schema allegato "definizione degli spazi aperti" intendendosi quali interventi minimi da attuarsi;
- dovranno essere favorite forme di mobilità pubblica e privata improntate alla sostenibilità (collegamenti con navette, bus, mobilità su rotaia/treni elettrici e bike sharing} che disincentivino l'uso delle autovetture private nelle aree del Porto Vecchio, preservandole dall'afflusso di traffico veicolare e incentivando, invece, forme di mobilità sostenibile e condivisa;
- dovranno essere favoriti adeguati collegamenti ciclo pedonali con i tracciati attualmente esistenti (viale Miramare), favorendo, inoltre, l'accessibilità sia pedonale sia ciclabile, dai rioni di Raiano e Gretta, anche mediante l'abbattimento - ove possibile - delle attuali barriere e la creazione di passerelle e nuovi accessi;
- dovrà essere valutata la possibilità di consentire l'ammissibilità della funzione residenziale, ai fini di garantire, tra l'altro, una presenza stabile di persone, pur se in termini ridotti e complementare alle altre funzioni, anche in

relazione all'attuali previsioni demografiche e senza squilibrare l'assetto complessivo della città. In ogni modo la quota di funzioni residenziali aggiuntiva non dovrà eccedere i limiti di legge (standard urbanistici) che implicano nuove urbanizzazioni secondarie. In tale contesto si dovrà valutare lo sviluppo del Porto Vecchio anche quale continuazione del Centro Storico – "quarto borgo";

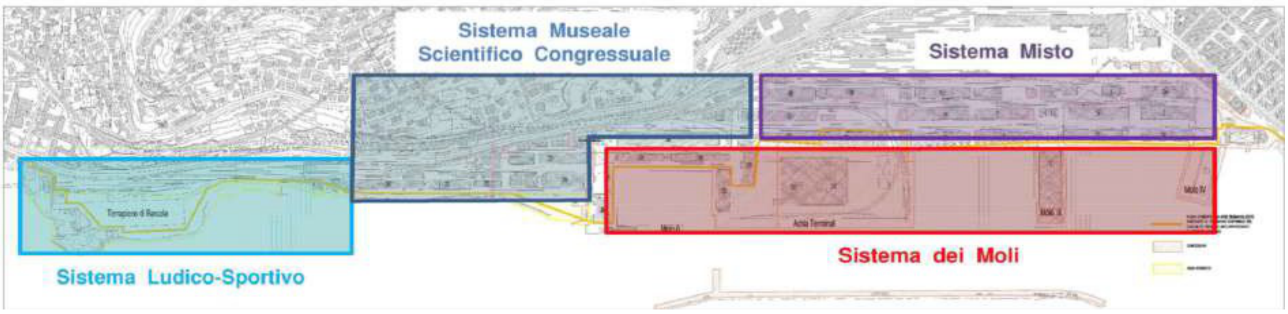
- le nuove funzioni previste in ambito comunale dovranno rapportarsi con quelle in ambito portuale anche per quanto riguarda infrastrutture a rete, viabilità, utilizzo del fronte mare, favorendo continuità e permeabilità tra le stesse, e incoraggiando iniziative di riqualificazione e valorizzazione degli spazi fronte mare e non costruiti, riservando spazi di pubblica fruizione, affacci al mare, zone di svago e divertimento tali da favorire anche l'insediamento commerciale e la vivibilità collettiva degli spazi aperti;
- dovrà essere valutata la possibilità per gli edifici privi di valore storico – architettonico testimoniale di demolizione e ricostruzione anche in altro sedime (ristrutturazione urbanistica) stabilendo precisi limiti in termini di altezza e volumetria;
- dovrà essere valutata la possibilità di nuova edificazione nelle aree libere definendo limiti e sviluppi, salvaguardando l'impianto storico del Porto Vecchio;
- gli interventi dovranno essere improntati alla sostenibilità ambientale, anche con riferimento all'efficientamento energetico, alla mobilità e all'edilizia.

La variante riconosce imprescindibile il binomio arte - cultura per lo sviluppo delle aree del Porto Vecchio, in tal senso la riqualificazione dovrà mirare anche alla valorizzazione del trascorso storico, simbolico e identitario, cercando di recuperare, conservare e valorizzare in chiave turistico e culturale le particolari specificità del trascorso portuale.

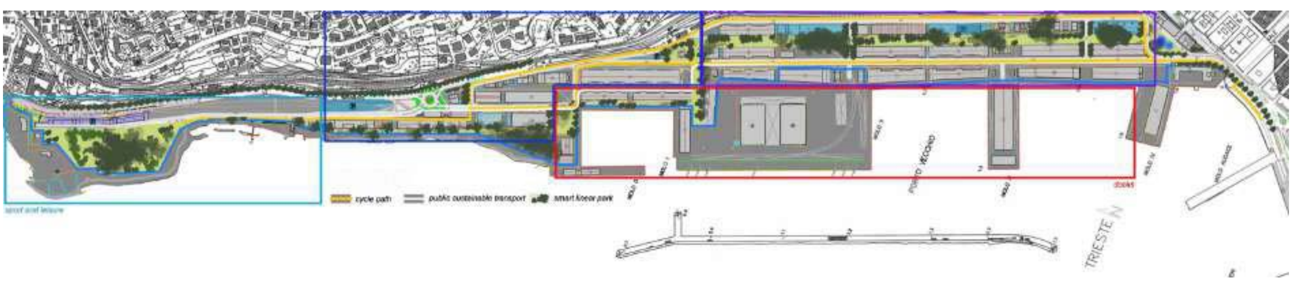
Tali indirizzi associati agli schemi allegati alla delibera consiliare (sub.1 e sub.2) costituiscono, la base di riferimento per la redazione della variante.

L'allegato sub.1, come sotto riportato, dispone una suddivisione dell'area di Variante in quattro sistemi di riferimento, a tracciare una prima zonizzazione del futuro assetto del Porto vecchio.

I SISTEMI



Gli allegati che compongono il sub.2, sono costituiti da quattro schemi che dettagliano l'organizzazione degli spazi aperti a cui si fa specifico rimando alla consultazione all'interno dell'atto deliberativo. (Cfr. DC n. 5 del 28 gennaio 2019)



Riferimenti normativi

Le disposizioni legislative di riferimento vigenti in Friuli Venezia Giulia in materia di pianificazione urbanistica sono individuate nella LR 23 febbraio 2007 n.5 2007 "Riforma dell'urbanistica e disciplina dell'attività edilizia e del paesaggio e nelle successive modificazioni.

L'articolo 63 bis stabilisce che la formazione degli strumenti urbanistici generali comunali e loro varianti (Piani Regolatori Generali Comunali), che non rientrano nelle fattispecie di cui all'articolo 63 e all'articolo 63 sexies, è soggetta ai contenuti e alle procedure stabiliti dal medesimo articolo.

Il successivo comma 8 stabilisce che: il Consiglio comunale impartisce le direttive da seguire nella predisposizione di un nuovo strumento urbanistico generale e delle sue varianti che incidono sugli obiettivi e sulle strategie di cui al comma 3, lettera a).

Nel caso in argomento il Consiglio Comunale, con deliberazione consiliare n. 15 del 16 aprile 2018, ha dato mandato al Sindaco di procedere con un Accordo di Programma. Secondo il combinato disposto degli articoli 24 e 63 della legge regionale 23 febbraio 2007, n. 5 lo strumento urbanistico comunale può essere variato con Accordo di Programma, in coerenza con quanto previsto dalla Legge Regionale 20 marzo 2000, n. 7 "*Testo unico delle norme in materia di procedimento amministrativo e di diritto di accesso*", ed in particolare gli articoli 19 e 20 relativi agli accordi di programma.

Metodologia

Il percorso di riqualificazione dell'Area di Porto Vecchio deve quindi attuarsi mediante un percorso di adeguamento della strumentazione di pianificazione urbanistica, di adeguata progettazione degli spazi pubblici e di contestuale coordinamento del processo di trasformazione attraverso un organico processo di ristrutturazione urbanistica delle aree.

A seguito di una prima ricognizione l'Amministrazione Comunale, sentita anche nel merito l'Autorità di Sistema del Mare Adriatico Orientale che ha espresso una condivisione di massima, ha ritenuto mantenere la proprietà delle aree pubbliche e dei seguenti edifici ricompresi nell'ambito del Porto Vecchio già destinati o da destinare allo svolgimento di un pubblico servizio:

- Magazzino 26, Centrale Idrodinamica e Sottostazione Elettrica costituenti il polo museale pubblico nel "Sistema di sviluppo museale, scientifico, congressuale" - demanio culturale;
- Magazzino 20: in prospettiva di una sua valorizzazione proposta dal Ministero dei Beni e delle Attività Culturali - patrimonio indisponibile;
- Magazzini 27, 27/1, 28 e ampliamento del 28 destinati alla realizzazione di un Centro congressi - patrimonio disponibile;
- Palazzina 117 ex Demanio già "Istituto di Cultura Marittima Portuale" da destinare a Centro di Formazione Permanente del Comune di Trieste - patrimonio indisponibile;
- Palazzine dei varchi monumentali da destinare a funzioni pubbliche - patrimonio indisponibile;
- Corso Cavour 2/2: destinato alla realizzazione di un "Urban Center" per le imprese - patrimonio indisponibile;
- Magazzino 30 da destinare a sede del nuovo Mercato Ittico - demanio;
- Park Bovedo (parcheggio di recente realizzazione), viabilità pubblica e aree verdi e sportive – demanio;
- Aree del Molo IV e limitrofe destinate a viabilità pubblica – demanio;
- Servizi pubblici a rete – patrimonio indisponibile;
- Tutte le altre aree destinate alla viabilità pubblica – demanio;

In sede di assestamento di bilancio 2018-2020 la Regione FVG, interessata dall'Amministrazione comunale al processo di riqualificazione del Porto Vecchio, ha confermato la peculiarità dell'area in argomento riconoscendo un particolare regime rispetto alle attuali previsioni contenute nel Piano Urbanistico Regionale Generale, prevedendo al comma 25 dell'art. 5 della L.R. 20/2018: *"In conformità alle finalità dei processi di sdemanializzazione e assegnazione al patrimonio*

disponibile del Comune di Trieste delle aree, costruzioni e altre opere site nel Porto Vecchio di Trieste, avviati con l'articolo 1, commi 618 e 619, della legge 23 dicembre 2014, n. 190 (Legge di stabilità 2015), la classificazione quale " Ambito delle attrezzature portuali di interesse regionale " dell'area oggetto della disposizione statale, operata dal Piano urbanistico regionale generale, approvato con decreto del Presidente della Giunta regionale 15 settembre 1978, n. 0826/Pres., viene sostituita dalla nuova classificazione quale " Ambito dei sistemi insediativi di supporto regionale ", ferma restando la classificazione " Ambito delle attrezzature portuali di interesse regionale " nelle aree che restano vincolate al demanio marittimo ai sensi del verbale sottoscritto il 9 luglio 2015 tra l'Autorità Portuale di Trieste, la Regione autonoma Friuli Venezia Giulia, il Comune di Trieste, il Provveditorato interregionale alle opere pubbliche per il Veneto, Friuli Venezia Giulia e Trentino Alto Adige, la Capitaneria di Porto di Trieste e l'Agenzia del Demanio."

Successivamente la Regione confermava in sede di Assestamento del bilancio per gli anni 2019-2021 ai sensi dell'articolo 13 della legge regionale 6 agosto 2019, n. 13, l'interesse al processo di riqualificazione anche mediante la costituzione e partecipazione del Consorzio per la valorizzazione del Porto Vecchio "URSUS"

Il comprensorio di cui trattasi ricade nell'ambito del perimetro interessato dal Piano Paesaggistico Regionale approvato con decreto del Presidente della Regione n. 0111/Pres dd. 24.04.2018, pubblicato sul supplemento ordinario n. 25 del 9 maggio 2018 al BUR n. 19 del 9 maggio 2018, efficace dal giorno 10 maggio 2018, pertanto la variante dovrà conformarsi alle previsioni del PPR secondo i dettami previsti dall'art 13 delle NTA del medesimo strumento regionale.

Contestualmente, all'interno dell'AdP la variante sarà oggetto di intesa con l'Autorità di Sistema Portuale dell'Alto Adriatico ai sensi della L 84/94 e s.m.i., in quanto interessante anche aree rientranti nella competenza del medesimo soggetto.

La variante in argomento successivamente alla sottoscrizione dell'AdP dovrà essere rattificata dal Consiglio comunale.

Aspetti ambientali, paesaggistici, geologici e mobilità

Con propria deliberazione n. 457 del 16 settembre 2019, la Giunta Comunale di Trieste ha avviato il procedimento di Valutazione ambientale strategica della Variante al P.R.G.C. denominata "Riqualificazione dell'Area di Porto Vecchio" ai sensi dell'art.11 del D.Lgs. 152/06 e s.m.i. e della L.R. 16/2008 individuando al contempo i seguenti soggetti pubblici con competenza ambientale da coinvolgere nel processo di valutazione:

- Regione FVG;
- Agenzia regionale per la protezione dell'ambiente (A.R.P.A.F.V.G.);
- Soprintendenza Archeologia, belle arti e paesaggio del Friuli Venezia Giulia;
- Azienda Sanitaria Universitaria Integrata di Triestina. (mutata in ASUGI)

Nell'ambito della fase di consultazione sul rapporto preliminare ambientale, in data 05.12.2019 è stata organizzato un incontro tecnico di presentazione dei contenuti del "Rapporto preliminare", al fine di agevolare i soggetti con competenze in materia di ambiente nell'espressione del parere richiesto.

Successivamente, in data 20.12.2019 è stata organizzata una conferenza di valutazione, ai sensi dell'art 14 della L.241/90, così come previsto anche dalla Deliberazione di Giunta regionale 2627/2015, al fine di ottenere dai soggetti con competenze in materia di ambiente i pareri richiesti.

In tale contesto, di cui si dirà in dettaglio in seguito, si inserisce il processo di valutazione degli aspetti ambientali, paesaggistici e di mobilità.

Verifica di assoggettabilità a Vas e Valutazione d'Incidenza Ambientale

L'approntamento della variante urbanistica sin dalle fasi preliminari è accompagnato dal processo di Valutazione Ambientale Strategica che garantirà le verifiche di sostenibilità ambientale e accompagnerà le successive fasi, prevedendone anche il monitoraggio post opere.

Il vigente Piano Regolatore Generale del Comune di Trieste è stato redatto con l'ausilio della Valutazione ambientale strategica nel rispetto delle disposizioni in materia di ambiente, e risulta pertanto assistito da un "Monitoraggio" contenuto nel Rapporto ambientale, nel quale sono individuati specifici indicatori, tempistiche di reporting ed in particolare obiettivi e azioni su cui il Piano ha costruito lo scenario di governo e di sviluppo del territorio comunale.

Atteso che ai sensi dell'art. 6 del D.lgs. n. 152/2006 "Norme in materia ambientale" e s.m.i. è necessario provvedere alla valutazione ambientale strategica (VAS) dei piani e/o programmi della pianificazione territoriale che possano avere impatti significativi sull'ambiente e sul patrimonio culturale e che per i piani e i programmi che determinano l'uso di piccole aree a livello locale e per le modifiche minori dei piani e dei programmi, la valutazione ambientale è necessaria qualora l'autorità competente valuti che producano impatti significativi sull'ambiente, è stato ritenuto necessario procedere ad una valutazione ambientale strategica, secondo i dettami previsti dall'art. 13 "Redazione del rapporto ambientale" del D.lgs. n. 152/2006 "Norme in materia ambientale".

Ai sensi dell'articolo 10, comma 3 del decreto legislativo 152/2006, la VAS comprende le procedure di valutazione di incidenza di cui all'articolo 5 del decreto del Presidente della Repubblica 8 settembre 1997, n. 357 (Regolamento recante attuazione della direttiva 92/43/CE relativa alla conservazione degli habitat naturali e seminaturali e della flora e della fauna selvatiche).

Il Consiglio Comunale di Trieste con propria deliberazione n. 5 dd. 28 gennaio 2019, ha formulato le "linee di indirizzo per la riqualificazione dell'area di "Porto vecchio".

Con propria deliberazione n. 457 del 16 settembre 2019, la Giunta comunale di Trieste ha avviato il procedimento di Valutazione ambientale strategica della Variante al P.R.G.C. denominata "Riqualificazione dell'Area di Porto Vecchio" ai sensi dell'art.11 del D.Lgs 152/06 e s.m.i. e della L.R. 16/2008 individuando al contempo i seguenti soggetti pubblici con competenza ambientale da coinvolgere nel processo di valutazione:

- Regione FVG;
- Agenzia regionale per la protezione dell'ambiente (A.R.P.A.F.V.G.);
- Soprintendenza Archeologia, belle arti e paesaggio del Friuli Venezia Giulia;
- Azienda Sanitaria Universitaria Integrata di Triestina. (mutata in ASUGI)

Nell'ambito della fase di consultazione sul rapporto preliminare ambientale, in data 05.12.2019 è stata organizzato un incontro tecnico di presentazione dei contenuti del "Rapporto preliminare", al fine di agevolare i soggetti con competenze in materia di ambiente nell'espressione del parere richiesto.

Successivamente, in data 20.12.2019 è stata organizzata una conferenza di valutazione, ai sensi dell'art 14 della L.241/90, così come previsto anche dalla Deliberazione di Giunta regionale 2627/2015, al fine di ottenere dai soggetti con competenze in materia di ambiente i pareri richiesti.

L'esito dell'attività di consultazione ha portato all'acquisizione dei pareri da parte dei soggetti coinvolti. Tali pareri, contengono al loro interno indicazioni, suggerimenti e osservazioni utili alla valutazione ed in particolare alla definizione dei contenti del rapporto ambientale. Nel Rapporto Ambientale si è pertanto tenuto conto di quanto richiesto, registrando comunque delle difficoltà oggettive in taluni casi a disporre di informazioni e dati aggiornati ai fini della strutturazione del quadro conoscitivo.

I pareri acquisiti risultano essere i seguenti.

- Arpa Fvg – parere prot. 0042183/P/GEN/PRA dd. 19.12.2019;
- Servizio Valutazioni Ambientali della Regione Fvg;
- Azienda Sanitaria Universitaria Integrata di Trieste – parere reso in sede di conferenza di valutazione dd. 20.12.2019;
- Soprintendenza Archeologia, Belle arti e paesaggio del Friuli Venezia Giulia – parere reso in sede di conferenza di valutazione dd. 20.12.2019.

Nel percorso di Valutazione Ambientale Strategica saranno espletate le procedure di pubblicità e partecipazione, anche come espressamente indicato dal D.Lgs. 152/06.

In ordine alla puntuale disamina di determinanti, matrici ambientali, obiettivi, azioni, verifiche di coerenza, valutazioni si rimanda al Rapporto Ambientale.

Con particolare riferimento alla valutazione d'incidenza (DPR 357/1997) la Regione Friuli Venezia Giulia, con DGR n. 1323 dd. 11 luglio 2014 "Indirizzi applicativi in materia di valutazione di incidenza", ha definito, in attuazione della normativa comunitaria e nazionale, le modalità operative per la valutazione dei possibili effetti di Piani e/o progetti sui siti di tutela appartenenti alla Rete Natura 2000.

I piani e i programmi e loro varianti oggetto della Direttiva 2001/42/CE interessano un campo molto vasto di tipologie di azioni che possono produrre effetti ambientali di natura e intensità molto diversa sugli ecosistemi naturali. In questo senso, la valutazione degli effetti che piani/programmi (P/P) possono generare sull'ambiente deve contemplare esplicitamente le possibili interferenze sui siti della Rete Natura 2000, tutelati dalla Direttiva 92/43/CEE "Habitat" e dalla Direttiva 2009/147/CEE, relative rispettivamente alla conservazione degli habitat naturali e seminaturali e della flora e della fauna selvatiche e alla conservazione degli uccelli selvatici.

La finalità specifica della Verifica si significatività dell'incidenza o della Valutazione di Incidenza consistono nell'analizzare e valutare i potenziali effetti che il P/P può avere sul mantenimento, in uno stato di conservazione soddisfacente, così come definito all'art. 2, del DPR 357/97 e s.m.i., degli elementi fondanti la biodiversità (habitat e specie) nel territorio della Comunità Europea, così come individuati e definiti dalle Direttive 92/43/CEE "Habitat" e 2009/147/CEE.

La Valutazione d'incidenza elaborata per il PRGC vigente afferma che le trasformazioni proposte dal Piano (tra le quali la scheda progetto dell'Ambito di Porto Vecchio) non producono impatti potenziali significativi sulle componenti abiotiche, biotiche e ecologiche dei Siti Natura.

Dato il carattere della presente Variante, che di fatto si discosta dalle valutazioni operate attraverso le seguenti azioni:

- A1 Conferma delle destinazioni d'uso ammesse entro Porto Vecchio, consentendo quelle ad alto contenuto tecnologico e della sfera culturale ed esclusione della funzione commerciale portuale
- A2 Insediamento della funzione residenziale per una porzione delle aree di Porto vecchio
- A3 Definizione di un sistema di spazi pubblici e riclassificazione delle aree del terrapieno di Barcola
- A4 Individuazione di interventi per la mobilità sostenibile

sulla scorta delle valutazioni meglio esposte nel Rapporto Ambientale, per quanto riguarda la verifica degli effetti significativi, si può ragionevolmente dedurre che, nei siti Natura 2000 presenti all'interno del territorio comunale, non vi sono evidenti o possibili incidenze conseguenti all'approvazione della presente variante. In tale scenario, la significatività degli effetti sul sito dell'Area Marina di Miramare rimane nell'ambito di quanto già valutato in sede di Nuovo PRGC.

Si demanda ogni approfondimento al Rapporto Ambientale.

Valutazione degli aspetti paesaggistici

Le politiche del paesaggio, ai sensi del D.Lgs. 42/2004 "Codice dei beni culturali e del paesaggio"e s.m.i. sono definite dal Ministero e dalla Regione che devono assicurare adeguate forme di tutela e valorizzazione del territorio nella prospettiva dello sviluppo sostenibile; in particolare le Regioni devono individuare gli ambiti, definiti in relazione alla tipologia, alle caratteristiche naturali, storiche di rilevanza e integrità dei valori paesaggistici, da sottoporre a specifica normativa d'uso attraverso adeguate prescrizioni.

Il piano paesaggistico regionale

In attuazione al Codice dei beni culturali e del paesaggio e della Convenzione europea del paesaggio, la Regione FVG ha approvato il Piano Paesaggistico Regionale (P.P.R.). Il Piano paesaggistico della Regione Autonoma Friuli Venezia

Giulia è stato approvato con Decreto del Presidente della Regione del 24 aprile 2018, n. 0111/Pres e pubblicato sul Supplemento ordinario n. 25 del 9 maggio 2018 al Bollettino Ufficiale della Regione n. 19 del 9 maggio 2018 ed è efficace dal 10 maggio 2018.

Il P.P.R. descrive il paesaggio della regione Friuli Venezia Giulia nei suoi caratteri identitari, al fine di garantire che sia adeguatamente tutelato, valorizzato e disciplinato, riconoscendone i valori fondamentali e individuandone le principali peculiarità. Per assicurare il corretto equilibrio tra sviluppo delle comunità e salvaguardia dei principali elementi di pregio paesaggistico, il P.P.R. prevede misure di tutela che si traducono in disposizioni normative che incidono direttamente o indirettamente sui processi di trasformazione; ciò a partire dal sistema degli obiettivi.

Il Piano paesaggistico Regionale è costituito da tre parti: il quadro conoscitivo, la parte statutaria e la parte strategica.

Il **quadro conoscitivo** è costituito da una banca dati regionale, implementabile dagli Enti locali e dalle Pubbliche Amministrazioni, che fornisce una panoramica dello stato del territorio (beni paesaggistici, culturali e infrastrutture), della sua qualità e dei suoi valori culturali e paesaggistici, nonché dei processi evolutivi che lo caratterizzano.

La **parte statutaria** definisce invece principalmente gli ambiti di paesaggio, le tutele ed i vincoli relativi ai beni paesaggistici, le aree compromesse e degradate e i morfotipi.

Infine, la **parte strategica** si caratterizza per aspetti innovativi e per una visione che va oltre gli obblighi previsti per legge per la costruzione della pianificazione paesaggistica e definisce le tre reti: la rete ecologica, la rete dei beni culturali e la rete della mobilità lenta.

Per ciascuno dei componenti sopraelencati verranno analizzati i contenuti, gli indirizzi e le direttive del P.P.R. per verificare la coerenza della presente variante.

Il quadro conoscitivo

Il quadro conoscitivo individua le seguenti categorie:

- Beni Paesaggistici (corsi acqua, laghi, battigia lagunare e marittima, perimetri parchi e riserve)
- Beni Culturali (immobili interesse storico artistico architettonico, aree a rischio archeologico)
- Ricognizione Mobilità Lenta
- Uso suolo
- Infrastrutture

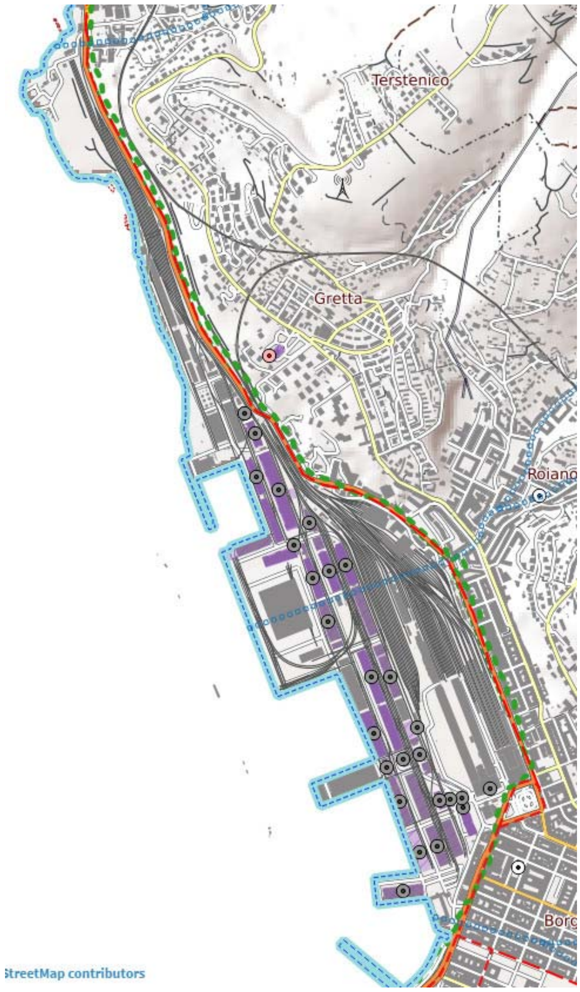


Fig.1 Quadro Conoscitivo del WebGis del P.P.R.

Per l'ambito di Porto Vecchio, all'interno del quadro conoscitivo, sono riconosciuti i seguenti beni paesaggistici:

- Battigia Lagunare (cod. 746, tipo D)
- Rio Bovedo (cod. 780, tipo D) che attraversa viale Miramare a Nord nei pressi di via del Boveto;
- Rio Montorsino (cod. 781, tipo D) che attraversa viale Miramare nei pressi di via Santa Teresa;
- Torrente Grande (cod. 783, tipo D) che attraversa Piazza Luigi Amedeo Duca degli Abruzzi;

Per quanto riguarda i beni immobili di valore culturale, sono individuati gli edifici del complesso di Porto Vecchio, tutti ricadenti nella categoria relativa ai beni di archeologia industriale:

- Complesso Porto Franco Vecchio (liv. 2)
- Centrale Elettrica, rete P.P.R. 8A (liv. 1)
- Centrale Idrodinamica, rete P.P.R. 8A (liv. 1)
- Casa degli Operai, (liv. 2)
- Magazzini 1, 1A, 2, 6, 7, 10, 11, 17, 18, 19, 21, 24, 26 rete P.P.R. 8A (liv. 2)
- Ex Locanda, rete P.P.R. 8D (liv. 2)
- Edificio Piccola Amministrazione, (liv. 2)
- Palazzo Amministrazione, rete P.P.R. 8D (liv. 2)
- Magazzino 3, rete P.P.R. 8A (liv. 2)
- Casa degli Operai, rete P.P.R. 8A, (liv. 1)
- Torre Elettrica (liv. 2)
- Accessi doganali (liv. 2)
- Ufficio Postale (liv. 2)

Per quanto riguarda la distinzione dei livelli, la maggior parte dei beni analizzati ricade nei beni di livello 2, ossia elementi puntuali o immobili, con o senza vincolo, che necessitano di ulteriore tutela paesaggistica ovvero immobili o complessi di immobili senza vincolo monumentale ma di interesse paesaggistico, per i quali il Comune effettuerà l'indagine e l'individuazione del contesto utile a garantirne la tutela paesaggistica; i rimanenti beni individuati, ricadenti in zona 1, sono elementi puntuali che non necessitano di ulteriore tutela paesaggistica (o il cui provvedimento di vincolo non necessita di essere ampliato) o dei quali risulta solo memoria documentale o evidenza catastale, rispetto ai quali non è più percepibile alcuna relazione di contesto.
All'interno della porzione di territorio considerato non sono presenti beni di livello 3, né di livello 4 (Poli di Alto Valore Simbolico).

Per quanto riguarda la differenziazione delle reti, la rete 8A si riferisce alla rete dell'Età Moderna e Contemporanea – Archeologia Industriale, mentre la rete 8D si riferisce alla rete dell'Età Moderna e Contemporanea – Architettura del '900.

Il quadro conoscitivo del P.P.R. individua inoltre gli immobili di interesse storico artistico architettonico (Parte II Dlgs 42-2004) vincolati da provvedimento di tutela diretta o indiretta. Nello specifico sono riconosciuti:

- Centrale Elettrica, tutela diretta del 02/08/2001
- Centrale Idrodinamica, tutela diretta del 02/08/2001
- Palazzo Amministrazione, Piccola Amministrazione, Accessi doganali, Ufficio Postale tutela diretta del 02/08/2001.
- Casa degli Operai, tutela diretta del 02/08/2001
- Magazzino 6, 7, 10, 17, 18, 19, 21, 23, 24, 26 tutela diretta del 23/08/2001
- Ex locanda Zaninovich, tutela diretta del 02/08/2001
- Gli altri edifici sono ricompresi all'interno della tutela indiretta (vincolo di rispetto) del 23/08/2001



Fig. 0 Particolare della Via Postumia (cammino religioso) in verde e della ciclabile Trieste-Miramare in rosso - Estratto del Quadro conoscitivo del WebGis del P.P.R..

Per quanto riguarda la mobilità lenta, l'ambito di Porto Vecchio, non è interessato da ciclovie e cammini al suo interno, risultando presenti nell'intorno la Via Postumia (Cammini religiosi) e la Ciclabile Trieste – Miramare (Piano provinciale delle ciclabili della provincia di Trieste).

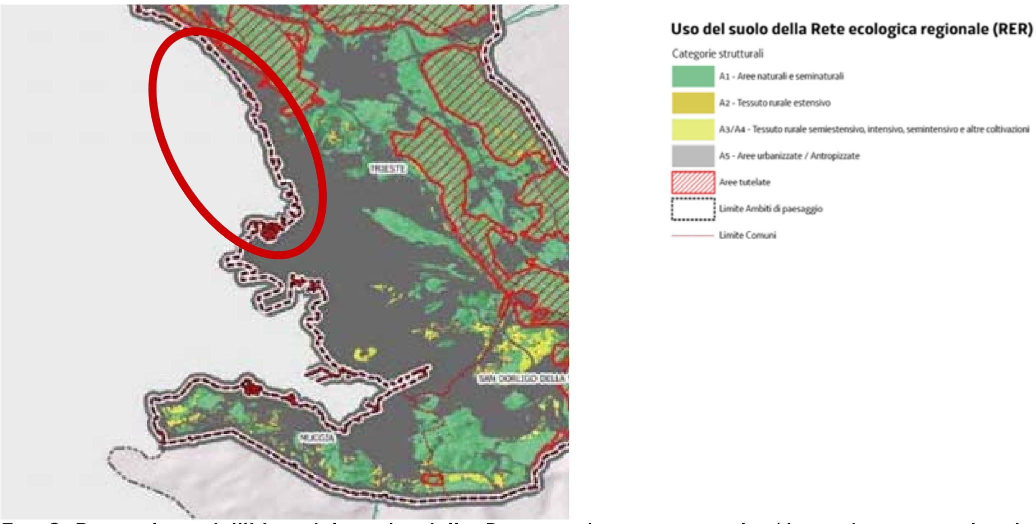


Fig. 3 Particolare dell'Uso del suolo delle Rete ecologica regionale (il cerchio rosso localizza Porto Vecchio).

Per quanto riguarda l'Uso del Suolo la zona non presenta particolari tutele come si evince anche dall'estratto sotto riportato. Le aree tutelate, esterne all'area oggetto della presente, si riferiscono alla ZPS – Aree Carsiche della Venezia Giulia.

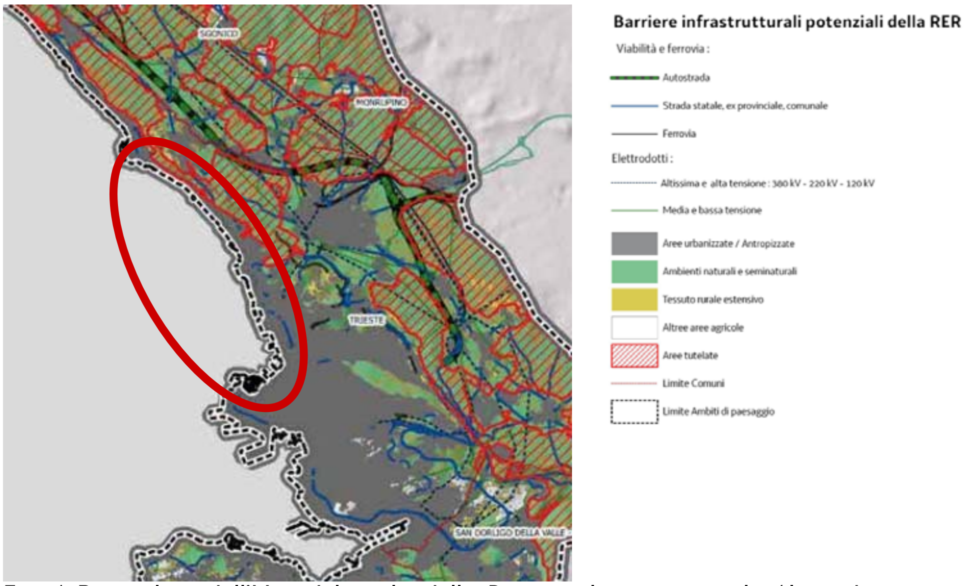


Fig. 4 Particolare dell'Uso del suolo delle Rete ecologica regionale (il cerchio rosso localizza Porto Vecchio).

Per quanto riguarda le infrastrutture intese come Barriere potenziali per la RER, l'area viene ovviamente censita come area urbanizzata/antropizzata; non vi sono altri elementi analitici rilevanti.

La parte statutaria



Fig. 5 Parte Statutaria del WebGis del P.P.R.

La parte statutaria del P.P.R. individua i seguenti elementi:

- Ambiti di paesaggio;
- Beni paesaggistici tutelati ai sensi del D.Lgs 42/2004, art. 136 (immobili e aree di notevole interesse, perimetri beni tutelati, cavità naturali, articolazione paesaggi beni tutelati), art. 142 (territori costieri, laghi, fiumi torrenti e corsi d'acqua, montagne oltre 1.600 m slm, ghiacciai e circhi glaciali, parchi e riserve naturali nazionali o regionali, territori coperti da foreste e boschi, università agrarie e usi civici, zone umide, zone interesse archeologico);
- Aree compromesse e degradate;
- Morfotipi;
- Ulteriori contesti: Alvei, Alberi monumentali e notevoli, Immobili decretati e Aree di interesse archeologico.

L'ambito di Porto Vecchio è ricompreso all'interno dell'ambito di paesaggio AP11 – Carso e costiera orientale, entro il quale è ricompresa tutta l'area triestina. Per l'approfondimento relativo alle caratteristiche paesaggistiche, ecologiche, socio-culturali ed economiche dell'ambito di paesaggio si rimanda alla lettura della Scheda d'ambito di paesaggio relativa.

Per quanto riguarda la presenza di beni paesaggistici tutelati ai sensi del D.Lgs 42/2004, art. 142 viene riconosciuto il rispetto della battigia marittima per i territori costieri compresi in una fascia della profondità di 300 metri dalla linea di battigia, anche per i terreni elevati sul mare (lett. a art. 142 D.Lgs 42/2004).

Infine, l'area non ricomprende Aree compromesse e degradate, né ulteriori contesti.

La parte strategica

La parte strategica, per sua impostazione metodologica e di contenuti è strutturata su tre reti strategiche: la rete dei beni culturali, la rete della mobilità lenta e la rete ecologica.

La porzione di territorio di Porto Vecchio non è interessata da particolari prescrizioni relative alla parte strategica: per quanto riguarda la rete dei beni culturali, i beni immobili di valore culturale sono già parzialmente ricompresi all'interno delle reti 8A e 8D. Da notare la vicinanza con il Polo di alto valore simbolico *Narodni Dom*, a Est del complesso di Porto Vecchio, che comunque non intercetta l'area.

Per quanto riguarda la rete della mobilità lenta, questa porzione del territorio triestino appare già ben strutturata considerando la presenza della ciclovia Trieste-Miramare e del cammino Via Postumia.

Come si evince dall'immagine sotto riportata, non vi sono particolari indicazioni infine per la rete ecologica, probabilmente a causa della vocazione prettamente industriale dell'area all'interno dell'ambito urbano. Si consideri comunque la vicinanza alla ZPS - IT3341002 Aree Carsiche della Venezia Giulia che caratterizza tutta l'area triestina e

comprende a larga scala, oltre al comune di Trieste, i comuni di Fogliano Redipuglia, Doberdò del Lago, Ronchi dei Legionari, Monfalcone, Duino Aurisina, Sgonico, Monrupino e San Dorligo della Valle.



Fig. 6 Parte Strategica del WebGis del P.P.R. (a sx zona del Porto Vecchio, a dx panoramica dell'hinterland triestino).

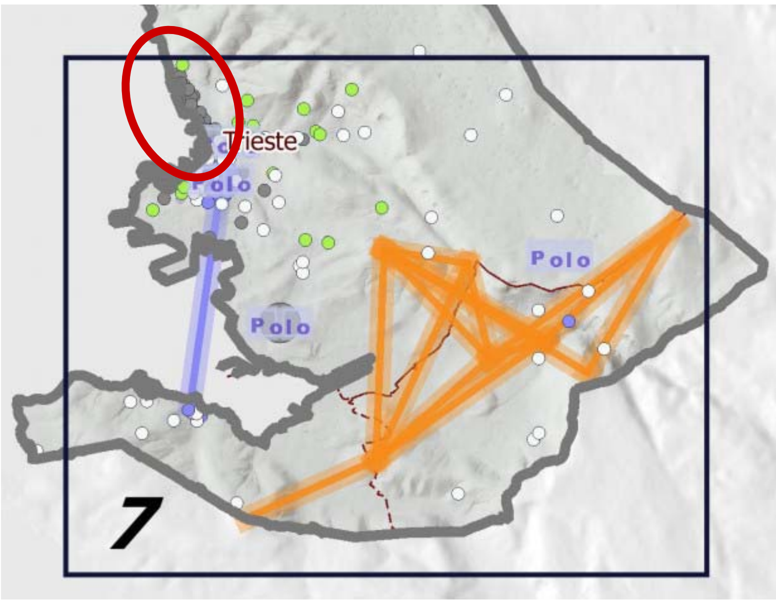


Fig. 7 Estratto dell'allegato BC1 – La rete regionale dei beni culturali (in rosso la zona del Porto Vecchio). Eccetto la presenza dei beni immobili di valore culturale non vi sono particolari prescrizioni.

Verifica DI Coerenza

Per l'area di Porto Vecchio, considerando l'analisi sopra-riportata, gli elementi da considerare per la verifica di indirizzi, direttive e obiettivi di qualità secondo le Norme tecniche di attuazione del PPR sono:

- i territori costieri compresi in una fascia della profondità di 300 metri dalla linea di battigia, anche per i terreni elevati sul mare (art. 21 NTA del P.P.R.);

<u>Territori costieri</u>

Per i territori costieri l'art. 21 delle Norme Tecniche di Attuazione si riporta:

"3. La pianificazione settoriale, territoriale ed urbanistica recepisce i seguenti indirizzi:

a) limitare e ridurre le trasformazioni e l'artificializzazione della fascia costiera, favorendo il miglioramento dei suoi caratteri naturalistici e paesaggistici,

b) limitare e ridurre i processi di trasformazione e frammentazione degli ecosistemi costieri, promuovere la connessione alla rete ecologica regionale e locale, ed incrementare la connettività ecologica secondo le direttive formulate per gli ecotopi della rete nelle schede d'ambito di paesaggio;

c) promuovere interventi di riqualificazione ecologico-naturalistica delle componenti idrologiche, garantendone – ove compatibile con le esigenze di tutela degli habitat e delle specie di flora e di fauna – l'accessibilità e la fruibilità pubblica attraverso interventi di promozione della mobilità lenta (percorsi ciclo-pedonali, sentieri, ippovie, etc.);

d) riqualificare gli insediamenti costieri a prevalente specializzazione turistico-balneare, migliorandone la qualità ecologica, paesaggistica, urbana e architettonica anche al fine di migliorare la qualità dell'offerta ricettiva e degli spazi e servizi per il turismo e per il tempo libero;

e) salvaguardare e valorizzare i caratteri paesaggistici e storico-identitari delle aree costiere di maggior pregio naturalistico e dei paesaggi rurali costieri storici, al fine di contrastarne la frammentazione, riduzione e eliminazione progressiva;

g) governare la pressione insediativa sugli ecosistemi costieri attraverso la predisposizione di piani attuativi o di progetti di sottrazione dei detrattori di qualità paesaggistica, di interventi di bonifica ambientale e di riqualificazione/rinaturazione delle aree compromesse e degradate di cui agli articoli 33 e 34 delle presenti Norme;

h) promuovere gli interventi riqualificanti per la qualità paesaggistica negli agglomerati industriali di interesse regionale negli ambiti delle attrezzature portuali di interesse regionale;

i) promuovere gli interventi riqualificanti per la qualità paesaggistica del Porto Vecchio di Trieste;

4. Gli strumenti di pianificazione, programmazione e regolamentazione recepiscono le seguenti direttive: a) ai fini del perseguimento dell'indirizzo di cui al comma 3, lettera a), gli strumenti di pianificazione, programmazione e regolamentazione prevedono, tenuto conto delle informazioni contenute nel quadro conoscitivo, interventi di riqualificazione e rinaturazione adeguatamente volti a:

(…) ii. individuare le zone di criticità paesaggistiche ed ecosistemiche ove prevedere interventi di riqualificazione, con particolare riferimento alle aree interessate da processi di erosione, artificializzazione e alterazione delle componenti valoriali del paesaggio costiero, anche in relazione al ripristino della connettività ecologica e alla creazione di zone tampone a tutela delle aree protette secondo gli indirizzi e le direttive formulati per gli ecotopi della rete nelle schede d'ambito di paesaggio; (…)

iv. creare una cintura continua costiera di spazi ad alto grado di naturalità finalizzata a potenziare la resilienza ecologica degli ecotopi costieri con priorità per le aree core e tampone di cui all'articolo 43 (ripristino dei sistemi naturali di difesa dall'erosione e dall'intrusione salina e dei meccanismi naturali di ripascimento degli arenili);

v. potenziare la connessione e la connettività ecologica tra costa ed entroterra, con particolare attenzione alla riqualificazione dei connettivi fluviali di cui all'articolo 43 e della rete idrografica minore, incluso il reticolo scolante delle bonifiche;

vi. riconoscere e preservare gli spazi aperti costieri residui, nei quali contrastare il processo di impermeabilizzazione della costa ed evitare la formazione di nuova edificazione, favorendo il recupero dell'esistente;

b) ai fini del perseguimento dell'indirizzo di cui al comma 3, lettera b), gli strumenti di pianificazione, programmazione e regolamentazione individuano e salvaguardano le componenti idrogeologiche (…);

c) ai fini del perseguimento dell'indirizzo di cui al comma 3, lettera c), gli strumenti di pianificazione, programmazione e regolamentazione individuano le componenti della mobilità lenta di livello locale (percorsi ciclo-pedonali, sentieri, ippovie, vie d'acqua, etc.,) quali modalità di accesso e fruizione pubblica dei territori costieri come di seguito:

i. i nuovi percorsi di mobilità lenta in aree sensibili ambientali sono improntati su criteri di riduzione di impatto dei percorsi medesimi;

(…) iv. la realizzazione di ogni infrastruttura della mobilità lenta è improntata a criteri di essenzialità e di integrazione nel contesto, privilegiando elementi di basso impatto paesaggistico, realizzati in materiali coerenti con i siti attraversati.

d) ai fini del perseguimento dell'indirizzo di cui al comma 3, lettera d), gli strumenti di pianificazione, programmazione e regolamentazione prevedono interventi di rigenerazione e riqualificazione urbanistica del patrimonio turistico ricettivo esistente, e degli spazi aperti, promuovendone ed incentivandone la riqualificazione attraverso:

i. il corretto inserimento delle opere progettate nello specifico contesto, tenendo conto dei parametri di cui all'articolo 20, comma 10;

ii. utilizzo di pavimentazione negli spazi aperti idonea ad assicurare il drenaggio delle acque, al fine di evitare o ridurre il più possibile l'impermeabilizzazione del suolo;

iii. la scelta dei materiali costruttivi ecosostenibili;

iv. la definizione di interventi volti all'efficientamento energetico degli edifici e all'utilizzo di fonti rinnovabili, tramite soluzioni progettuali di qualità e coerenti con il contesto;

v. l'adozione di sistemi per la raccolta delle acque piovane e la dotazione di una rete idrica fognaria duale nonché l'adozione di sistemi di riciclo delle acque reflue e di sistemi di fitodepurazione, laddove la situazione geomorfologica lo consenta;

vi. migliorare la fruizione degli spazi destinati ad attività turistico ricreative anche attraverso l'ampliamento degli arenili ove compatibile con le esigenze di tutela degli habitat e delle specie di flora e di fauna, e comunque all'esterno delle core area di cui all'articolo 43;

e) ai fini del perseguimento dell'indirizzo di cui al comma 3, lettera e), gli strumenti di pianificazione, programmazione e regolamentazione specificano e delimitano i seguenti elementi del paesaggio, prevedendo per essi interventi di tutela e valorizzazione:

(…) ii. alberi monumentali e i filari alberati, nonché i gruppi di alberi che connotano lo skyline costiero;

(…)

g) ai fini del perseguimento dell'indirizzo di cui al comma 3, lettera g), gli strumenti di pianificazione, programmazione e regolamentazione:

i) sono improntati all'obiettivo di tendere all'azzeramento del consumo di suolo definito a livello europeo già con la "Strategia tematica per la protezione del suolo del 2006";

h) ai fini del perseguimento dell'indirizzo di cui al comma 3, lettera h), gli strumenti di pianificazione, programmazione e regolamentazione prevedono interventi di rigenerazione e riqualificazione urbanistica, promuovendone ed incentivandone la riqualificazione attraverso:

i) la definizione di norme per favorire interventi volti all'efficientamento energetico degli edifici ed all'utilizzo di fonti rinnovabili, utilizzando prioritariamente e prevalentemente le superfici di copertura dei fabbricati esistenti, o ambiti pertinenziali ad essi strettamente connessi, con idonei accorgimenti di inserimento architettonico e paesaggistico;

ii) negli agglomerati industriali, la definizione di parametri urbanistico-ecologici, quali il rapporto di permeabilità e di densità arborea, e paesaggistici, quali sesto d'impianto e scelta delle associazioni vegetazionali, fermo restando il rispetto delle norme tecniche di settore;

iii) la definizione di fasce perimetrali di transizione e di contorno, da realizzarsi tramite piantumazioni arboree e arbustive che assicurino l'inserimento dell'agglomerato nel contesto paesaggistico;

iv) la delimitazione degli insediamenti industriali, artigianali e portuali all'interno dei quali gli interventi specificati al comma 5, lettera d), punto c) sono soggetti all'applicazione dell'articolo 143, comma 4, lettera a), in relazione al grado di compromissione dei luoghi e a condizione che lo strumento urbanistico definisca norme dettagliate per la conformazione degli interventi, con attenzione alle visuali da e verso il mare, alla copertura vegetale o a eventuali interventi di mitigazione;

i) ai fini del perseguimento dell'indirizzo di cui al comma 3, lettera i), gli strumenti di pianificazione, programmazione e regolamentazione prevedono interventi di rigenerazione e riqualificazione urbanistica e di recupero edilizio degli edifici di rilevanza storico-culturale, attraverso:

i) la definizione di norme volte all'individuazione degli edifici di rilevanza storico-culturale e degli elementi architettonici, dei materiali e delle eventuali attrezzature tecnologiche (gru, elevatori e montacarichi ed altre attrezzature di carico e scarico delle merci) che li caratterizzano;

ii) la definizione di norme volte all'individuazione ed al recupero delle pavimentazioni in masegni o in altri materiali lapidei di valore storico-culturale;

iii) gli interventi di rigenerazione e riqualificazione urbanistica devono essere localizzati in coerente relazione scenica, percettiva e spaziale con gli edifici di rilevanza storicoculturale e con i magazzini storici; gli eventuali ampliamenti delle banchine e dei moli di valore storico-culturale devono consentire il mantenimento della leggibilità delle strutture e dei materiali originari;

iv) è ammessa la realizzazione di nuova viabilità di connessione e di parcheggi, purché sia mantenuto l'assetto viario disposto su tre strade parallele in corrispondenza dei magazzini storici e ne permetta la leggibilità;

v) la definizione di norme per favorire interventi volti all'efficientamento energetico degli edifici ed all'utilizzo di fonti rinnovabili tramite soluzioni progettuali di qualità e coerenti con il contesto; restano ferme le indicazioni e le prescrizioni di tutela contenute nei decreti emanati ai sensi della Parte II del Codice; resta altresì fermo l'obbligo di richiedere le autorizzazioni necessarie ai sensi della Parte II del Codice, per gli immobili dichiarati di interesse culturale ai sensi dell'articolo 13 e per quelli sottoposti a verifica ai sensi dell'articolo 12 del Codice stesso;

j) Nelle aree sottoposte a vincolo idrogeologico e nelle aree indicate come ad alta pericolosità idraulica, fatte salve le specifiche disposizioni previste dalle norme di settore, tutti gli interventi di trasformazione, compresi quelli finalizzati ad incrementare la sicurezza idrogeologica e quelli non soggetti ad autorizzazione paesaggistica ai sensi del Codice, devono essere realizzati nel rispetto dell'assetto paesaggistico, non compromettendo gli elementi di naturalità e storico-culturali esistenti e garantendo la permeabilità del suolo.

---- omissis ----

Dalla consultazione dell'art. 21 delle Nta del PPR, così come appena evidenziato, all'ambito di Porto Vecchio è stato assegnato un indirizzo dedicato a cui si fanno corrispondere 5 direttive specifiche.

La tabella che segue opera una verifica di coerenza tra le previsioni della variante e le direttive funzionali a traguardare all'indirizzo dedicato all'ambito di Porto Vecchio.

Indirizzo	Direttiva	Verifica
pt.3 lett. i) promuovere gli interventi riqualificanti per la qualità paesaggistica del Porto Vecchio di Trieste;	i) la definizione di norme volte all'individuazione degli edifici di rilevanza storico-culturale e degli elementi architettonici, dei materiali e delle eventuali attrezzature tecnologiche (gru, elevatori e montacarichi ed altre attrezzature di carico e scarico delle merci) che li caratterizzano	La direttiva è stata tradotta in termini normativi all'interno delle "modalità di attuazione" nelle schede progetto predisposte per gli ambiti di Porto Vecchio. (cfr. doc. PO3.1)
	ii) la definizione di norme volte all'individuazione ed al recupero delle pavimentazioni in masegni o in altri materiali lapidei di valore storico-culturale;	La direttiva è stata tradotta in termini normativi all'interno delle "modalità di attuazione" nelle schede progetto predisposte per gli ambiti di Porto Vecchio. (cfr. doc. PO3.1)
	iii) gli interventi di rigenerazione e riqualificazione urbanistica devono essere localizzati in coerente relazione scenica, percettiva e spaziale con gli edifici di rilevanza storico culturale e con i magazzini storici; gli eventuali ampliamenti delle banchine e dei moli di valore storico-culturale devono consentire il mantenimento della leggibilità delle strutture e dei materiali originari;	La direttiva può essere ricondotta all'interno di una lettura combinata tra "Prescrizioni particolari" e "Modalità di Attuazione", così come riportate nelle schede progetto predisposte per gli ambiti di Porto Vecchio. (cfr. doc. PO3.1)
	iv) è ammessa la realizzazione di nuova viabilità di connessione e di parcheggi, purché sia mantenuto l'assetto viario disposto su tre strade parallele in corrispondenza dei magazzini storici e ne permetta la leggibilità;	La direttiva è stata tradotta in termini normativi all'interno delle "modalità di attuazione" nelle schede progetto predisposte per gli ambiti di Porto Vecchio. (cfr. doc. PO3.1)
	v) la definizione di norme per favorire interventi volti all'efficientamento energetico degli edifici ed all'utilizzo di fonti rinnovabili tramite soluzioni progettuali di qualità e coerenti con il contesto; restano ferme le indicazioni e le prescrizioni di tutela contenute nei decreti emanati ai sensi della Parte II del Codice; resta altresì fermo l'obbligo di richiedere le autorizzazioni necessarie ai sensi della Parte II del Codice, per gli immobili dichiarati di interesse culturale ai sensi dell'articolo 13 e per quelli sottoposti a verifica ai sensi dell'articolo 12 del Codice stesso;	La direttiva può essere ricondotta all'interno di una lettura combinata tra "Prescrizioni particolari" e "Modalità di Attuazione", così come riportate nelle schede progetto predisposte per gli ambiti di Porto Vecchio. (cfr. doc. PO3.1)

Verificato che il vigente PRGC dispone già di un suo sistema di tutela, per effetto dei provvedimenti vigenti per circa la totalità degli immobili del Porto Vecchio, la redazione della presente variante ha fatto altresì proprie, all'interno delle schede di progetto di cui all'elaborato PO3.1, le direttive definite dal PPR per l'ambito di Porto Vecchio.

Verifica di compatibilità geologica

Inquadramento geomorfologico

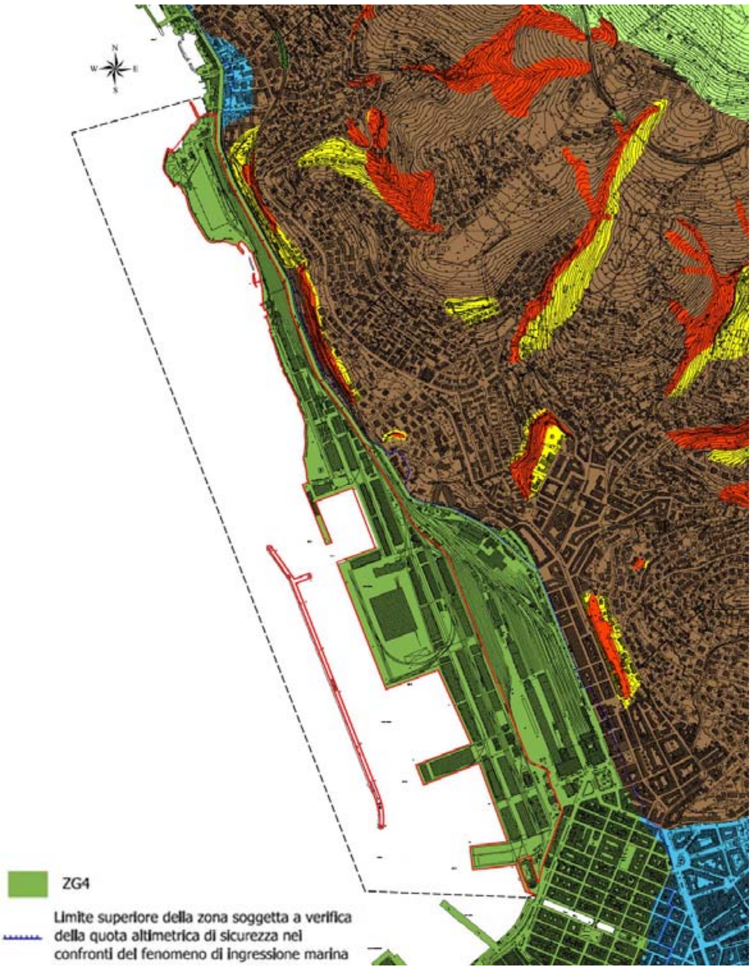
La fascia costiera del territorio comunale è caratterizzata da due aree geomorfologiche distinte, di cui una a carattere prettamente collinare, mentre l'altra con assetto sub-pianeggiante.

La fascia collinare raccorda l'altipiano del Carso triestino alla linea di costa ed è caratterizzata da un bed-rock flyschoide, inciso da un reticolo idrografico spiccatamente erosivo. Le aste torrentizie presentano, nella loro parte terminale, materassi alluvionali ricoperti da sedimenti marini nelle aree di foce.

Le morfologie delle aree sub-pianeggianti sono completamente obliterate dallo sviluppo del tessuto urbano cittadino ed, in particolare, la linea di costa è stata recentemente modificata da interventi antropici mediante rinterri, bonifiche ed opere portuali funzionali allo sviluppo del Porto Vecchio.

In generale, l'area in esame si presenta prevalentemente asfaltata, con assetto topografico sub-pianeggiante e con quote comprese tra + 1.00 m e + 2.00 m s.l.m.m.; le acque meteoriche vengono drenate e canalizzate dalle opere presenti verso il sistema fognario cittadino.

Inquadramento geologico



L'allegato stralcio a scala 1:5.000 della Carta della zonizzazione geologico-tecnica dello Studio Geologico del P.R.G. di Trieste, classifica l'area in esame come "Classe ZG4 - riporti eterogenei da attività antropica, sia su terreni bonificati a mare per realizzare gli insediamenti portuali, industriali ed artigianali al servizio dell'attività produttiva, sia in corrispondenza di antiche saline per lo sviluppo del tessuto urbano, prioritariamente nel Borgo Teresiano"

Da precedenti studi svolti nell'area di interesse ed in zone finitime, è stata identificata la successione litostratigrafica dell'area di intervento, caratterizzata da terreni antropici di riporto eterogenei sovrastanti i depositi argilloso-limosi di origine marina frammisti a locali depositi alluvionali ghiaioso-sabbiosi (Quaternario). Questi depositi sovrastano l'ammasso roccioso marnoso-arenaceo afferente alla Formazione del Flysch triestino (Eocene p.p.).

Il Flysch triestino presenta rapporto variabile tra i litotipi marnoso e arenaceo ed è in alternanza ritmica di sedimentazione, la cui parte più superficiale si presenta alterata e degradata fino a perdere la propria struttura litoide.

I sondaggi eseguiti nell'area in esame e nelle zone finitime evidenziano una variabilità del tetto del substrato roccioso flyschoide ed una marcata variabilità stratigrafica ed areale dei depositi quaternari alluvionali.

Inquadramento idrogeologico

L'area in esame non è interessata dalla presenza di aste fluviali o fenomeni di ruscellamento superficiale, né sono state localizzate sorgenti o venute d'acqua puntuali o diffuse.

Nella zona del Porto Vecchio sono presenti tre "canali artificiali tombati", il Rio Bovedo, il Torrente Martesin ed il Torrente Chiave, come meglio identificati nello "Studio Geologico del P.R.G. del Comune di Trieste".

L'assetto idrogeologico è sostanzialmente determinato dall'apporto di acque superficiali, intercettate dai versanti collinari posti ad Est dell'area in esame, che defluiscono verso mare principalmente al contatto tra gli strati argilloso-limosi impermeabili ed i sovrastanti terreni di riporto.

Tale assetto idrogeologico è stato riconosciuto dai sondaggi eseguiti nell'area in esame e nelle zone finitime, meglio indentificati nella "Relazione Tecnica di Fase A", dove la falda defluisce nei terreni antropici permeabili a profondità media di circa - 2.0 m dal p.c., ovvero a quota tendente allo "zero" marino, dove raggiunge il suo equilibrio piezometrico entrando a contatto con le acque marine salmastre, con un assetto idraulico di raccordo della falda verso la linea di costa.

Inoltre, i termini più superficiali dell'assise rocciosa flyschoide possono essere sede di una certa circolazione idrica, prevalentemente sviluppata nei periodi ad elevata piovosità e per permeabilità secondaria da alterazione, discontinuità o inteso grado di fratturazione dell'assise rocciosa, principalmente concentrata nei canalicoli e laminatoi della roccia, non classificabile comunque come falda in senso stretto.

Inquadramento tettonico e sismico

Da un punto di vista geodinamico, l'areale, nonostante la sua vicinanza con una fascia ad elevata sismicità, si può definire a basso rischio.

Le principali strutture tettoniche che caratterizzano l'ambito triestino sono rappresentate da due faglie inverse, ad andamento dinarico che costituiscono la prosecuzione Sud-orientale della "Linea di Palmanova", mentre l'assetto antidinarico è rappresentato da due faglie trascorrenti cui è associato l'abbassamento della formazione flyschoide verso il Golfo di Trieste (Carulli & Cucchi, 1991). Tali strutture tettoniche, caratterizzate da debole attività sismica e da conseguenti livelli di stress tettonici del tutto trascurabili, non sono localizzate in prossimità dall'area di progetto e, pertanto, non presentano potenziali interazioni con la stessa.

Definizione zona sismica

Secondo quanto disposto dalla L.R. n° 16/2009, Art. 3, Comma 2, Lett. a) - Classificazione delle zone sismiche e indicazione delle aree di alta e bassa sismicità, Delibera n° 845 dd. 06.05.2010, che definisce la nuova zonizzazione sismica, il territorio del Comune di Trieste, precedentemente definito come area non sismica, è stato classificato come Zona 3.

Microzonazione Sismica

La Carta delle Microzone Omogenee in Prospettiva Sismica (MOPS) dello "Studio di Microzonazione Sismica del Comune di Trieste", classifica l'area in esame come "Zone stabili suscettibili di amplificazioni locali" e, specificatamente, per l'area in esame individua le microzone 2003, 2010 e 2012, descritte nella "Relazione Tecnica di Fase A".

Inoltre, la Carta delle MOPS classifica parte dell'area in esame come "Zone di attenzione per instabilità" e, specificatamente, "3050 - Zona di attenzione per liquefazione di Tipo 1". Tali aree sono caratterizzate dalla presenza, entro i primi 20 m di profondità, di depositi in cui è stata rilevata la frazione granulometrica delle sabbie. Pertanto,

vengono considerati terreni potenzialmente liquefacibili quelli caratterizzati dalla presenza di sabbie, ghiaie e limi, coerentemente a quanto indicato dalle fasce granulometriche per la valutazione preliminare della suscettibilità alla liquefazione definite negli Indirizzi e Criteri per la Microzonazione Sismica.

Vincoli presenti nell'area

L'areale è classificato come "Area allagata" dallo "Studio Geologico del P.R.G. del Comune di Trieste".

Inoltre, il P.A.I.R. (Piano stralcio per l'Assetto Idrogeologico dei bacini di interesse Regionale) classifica, ai fini della pericolosità da ingressione marina, l'area in esame con classe di pericolosità P1 (pericolosità moderata/bassa), mentre un'area molto ridotta è classificata con classe di pericolosità P2 (pericolosità media). Per tali zone vanno rispettate le prescrizioni indicate al Titolo II del P.A.I.R. (Disciplina dell'assetto idrogeologico del territorio) di cui agli Artt. 11 e 12.

Per le componenti della geologia dello stato del territorio (stato fisico dei luoghi, geologico, idrologiche, idraulico e sismico) è stato redatto un puntuale studio, a cura del geologo dott. Geol. Carlo Alberto Masoli al quale si demanda per gli aspetti di approfondimento.

Lo studio prodotto evidenzia, dalle analisi condotte:

- verifica ed analisi dei dati acquisiti da relazioni geologiche, indagini geognostiche dirette o indirette precedentemente eseguite nell'area in esame e nelle zone finitime;
- verifica delle principali criticità geologiche, idrogeologiche, idrauliche e sismiche che possano condizionare l'attività edificatoria, desunte dall'analisi dei documenti tecnici e dalle cartografie tematiche disponibili;
- verifica di ogni ulteriore elemento geologico, geomorfologico, idrogeologico, idraulico e sismico eventualmente limitativo delle previsioni della Variante

ed in considerazione delle previsioni della Variante in argomento, la compatibilità con le condizioni geologiche, idrogeologiche, idrauliche e sismiche del territorio.

Parimenti la relazione inerente l'invarianza idraulica, redatta ai sensi della L.R. n° 11/2015 e di quanto disposto da D.P.Reg. n° 083/2018, conferma come:

"l'area oggetto di studio per quanto alla pericolosità da ingressione marina è classificata, per la maggior parte, in zona P1 a pericolosità idraulica moderata/bassa e per una parte limitata in zona P2 a pericolosità idraulica media, come da Piano Stralcio per l'Assetto Idrologico dei Bacini di Interesse Regionale (P.A.I.R.); per tali zone va, pertanto, rispettato quanto disposto agli Articoli 11 e 12 delle Norme di Attuazione del P.A.I.R.;

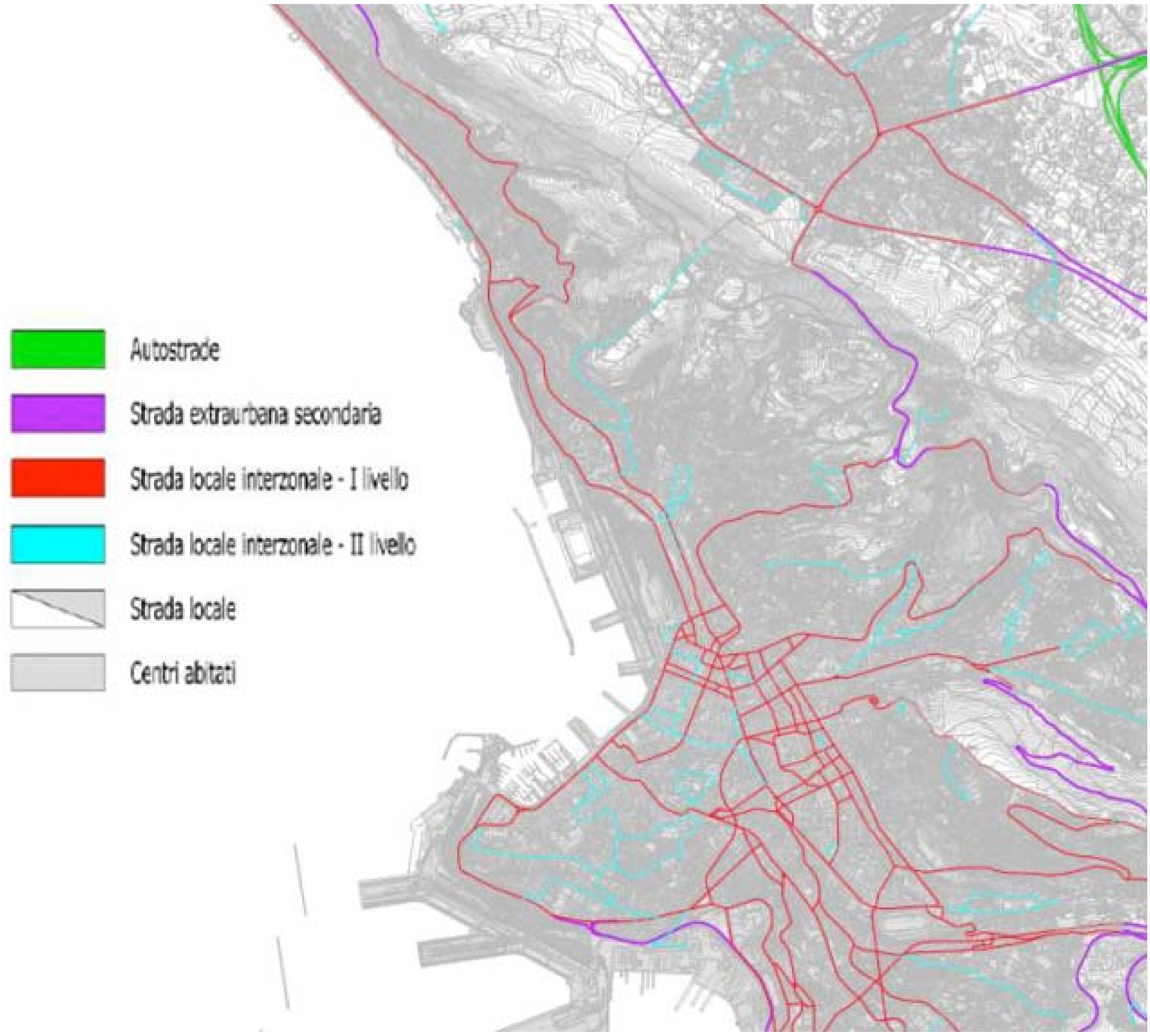
sulla base di quanto definito nel presente studio, la Variante al Piano Regolatore Generale Comunale per il Porto Vecchio di Trieste in esame è compatibile con le caratteristiche idrauliche dell'area e con i princìpi dell'invarianza idraulica."

Mobilità

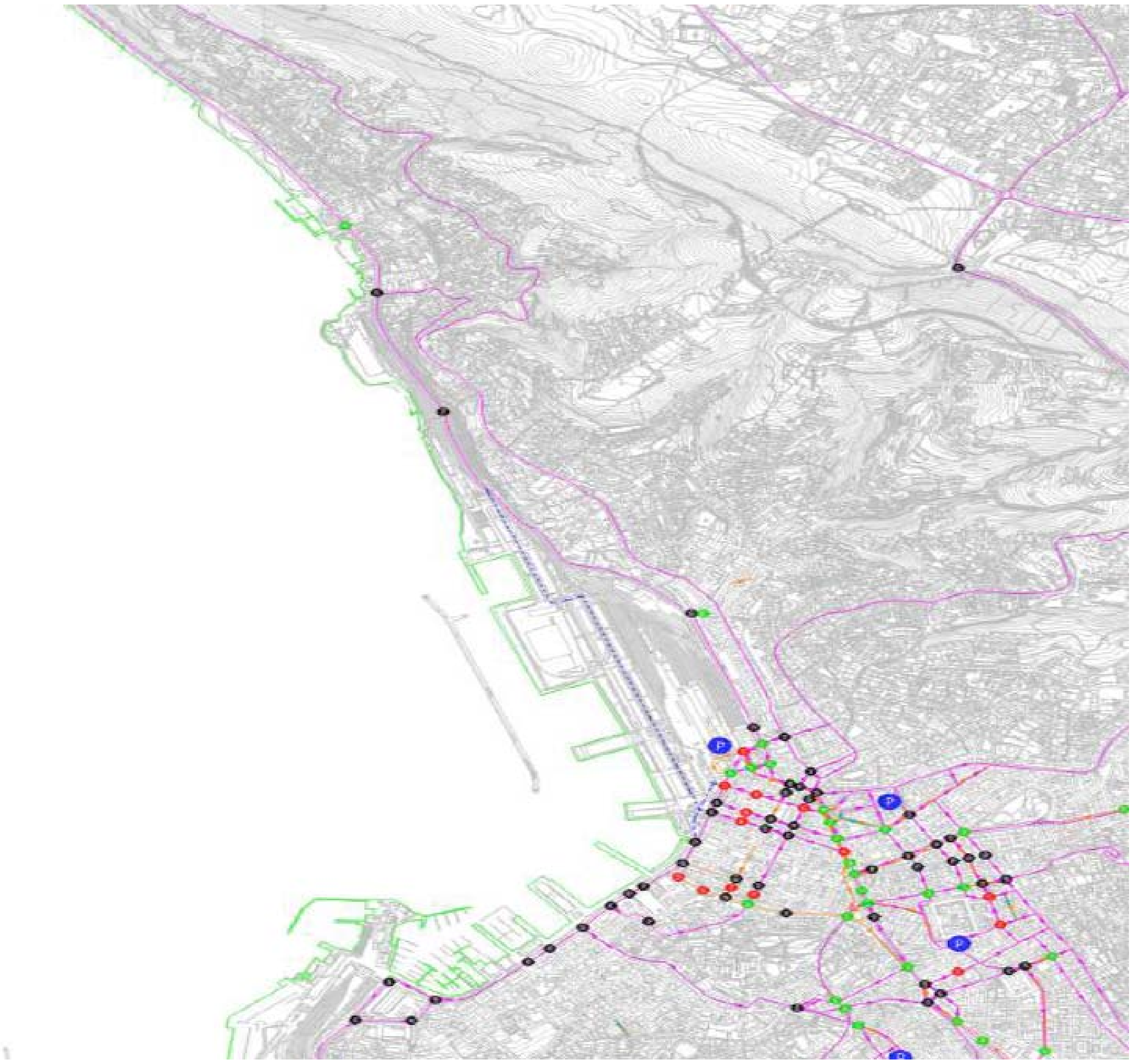
La maglia strutturale della viabilità della città di Trieste è costituita da:

- l'asse lungo delle rive lungo il mare
- la maglia settecentesca del quartiere teresiano simile alla centuriazione romana
- le strade di distribuzione delle valli verso le residenze
- la maglia di strade strette nella parte centrale antica
- i rami autostradali che portano alle attività industriali e portuali
- i viadotti che circondano la città

La figura che segue riporta una classificazione della rete viaria ed in particolare in viola le strade extraurbane secondarie, in rosso le strade locali interzonali di I livello, in azzurro le strade locali interzonali di II livello, infine in verde le autostrade.



Lo schema generale di circolazione della Città di Trieste, evidenzia rispetto all'area di variante, la viabilità principale (rosa) e i nodi viari (bollini verdi) da ristrutturare corrispondenti a piazza della Libertà (zona stazione ferroviaria) ed lungo la SS 14 della Venezia Giulia.



Al fine di contestualizzare l'area di intervento sotto il profilo viabilistico si fa riferimento agli elaborati del PGTU del Comune di Trieste, ed in particolare alle tavole relative alla classificazione viaria, agli schemi circolatori, ai volumi di traffico ed al livello di rischio incidenti.

Per calcolare le generazioni ed attrazioni dell'area in esame, sono stati presi in considerazione le destinazioni d'uso del Porto Vecchio relative alla Variante al PRGC; da queste ultime, sulla base delle superfici associate a ciascuna destinazione, sono stati ricavati gli spostamenti orari computabili a ciascun utilizzo del suolo previsto. Il calcolo è stato compiuto utilizzando opportuni coefficienti di generazione/attrazione di spostamenti sviluppati dal manuale Trip Generation, 9th Edition; quest'ultima pubblicazione riporta dei coefficienti di potenziale mobilità indotta per unità di superficie per diversi usi del suolo. La tabella presenta i risultati ottenuti in termini di spostamenti in funzione delle superfici destinate a ciascuna attività e uso.

Tabella - Destinazioni d'uso e spostamenti indotti nell'ora di punta del mattino – Variante PRGC

Destinazione	Superficie di Progetto	Unità di Misura	Spostamenti Totali	Spostamenti Generati	Spostamenti Attratti
Residenziale	1500	Residenti	420	84	336
Commerciale	56523	mq	581	360	221
Altro	34532	mq	580	510	70
Uffici	22944	mq	385	339	46
Museo	5366	mq	16	14	2
Sport	52822	mq	25	13	13
Nautica	4612	mq	2	1	1
Marina	152	n° attracchi	12	4	8
Stab. Balneare	5781	mq	2	1	1
	TOTALI		2024	1326	698

La metodologia utilizzata per la valutazione è stata la macro-simulazione degli scenari base e di riferimento attraverso il software PTV VISUM; i dati di input del modello sono i più recenti disponibili (2019), riferiti alla progettazione del Piano Urbano della Mobilità Sostenibile (PUMS) di Trieste. La domanda (matrici Origini/Destinazione) e l'offerta (rete viaria) sono state aggiornate anch'esse con gli ultimi dati disponibili (2019).

Lo scenario di sviluppo dell'area del Porto Vecchio è stato costruito sulla base delle destinazioni d'uso previste, associando una quota di spostamenti per singola unità di superficie e numero di residenti, ipotizzando quindi la distribuzione delle quote di spostamento proporzionale tra le zone censuarie dell'area metropolitana di Trieste.

La rete oggetto di analisi comprende gli archi di primo livello e gli assi di penetrazione urbana come definiti dal PRITMML e la rete della viabilità principale di Trieste nell'intorno degli accessi all'area del Porto Vecchio.

Per quanto attiene la puntuale descrizione dell'assegnazione dei flussi e della metodologia si demanda ai contenuti della Relazione per la "*Verifica dell'impatto complessivo sulla rete stradale di primo livello e sulle penetrazioni urbane a seguito delle previsioni di insediamento dell'area del Porto Vecchio a Trieste*" nonché ai contenuti del Rapporto Ambientale.

I risultati, in termini di flussi e di grado di saturazione degli archi, non implicano impatti significativi sulla rete oggetto di analisi. Nonostante un incremento localizzato dei flussi dovuti agli scenari di espansione, non si registrano variazioni significative sulla congestione degli archi interessati.

Si ricorda infine che lo Scenario proposto si inquadra in una situazione comunque di saturazione della rete viaria, soprattutto nell'area centrale di Trieste. Ogni incremento ulteriore di traffico privato da e per l'area del Porto Vecchio deve essere attentamente valutato in quanto può facilmente portare a saturazione ulteriori punti critici della viabilità principale cittadina. In questo contesto, nel caso della progettazione di ulteriori destinazioni d'uso fortemente attrattive (hub croceristici), occorre prevedere modalità di spostamento alternative e sostenibili, che evitino per quasi la totalità l'utilizzo del mezzo privato. In questo senso è utile pensare ad una progettazione che consenta, grazie a sistemi a fune o comunque innovativi, un adeguato split modale da auto a mezzo sostenibile (bicicletta, mezzo pubblico) che consentano gli spostamenti da e per l'area del Porto Vecchio senza l'utilizzo del mezzo privato.

LO STATO DI FATTO

La pianificazione urbanistica: il PRGC e il PRP

Il comprensorio è ricompreso dal vigente Piano Regolatore Generale del Comune di Trieste, entrato in vigore dal 5 maggio 2016 in seguito alla pubblicazione sul BUR n. 18 del 04 maggio 2016 del decreto del Presidente della Regione, n. 085/Pres. del 26 aprile 2016, in area L1c "Porto Vecchio", disciplinato dalla scheda progetto "ambito di riqualificazione urbana", che fornisce le destinazione ammissibili, indici e parametri di edificabilità.

Nello specifico l'area è classificata dall'art. 81 delle NTA come "Zone L1c – Porto Vecchio" che comprende il comprensorio del Porto vecchio da Piazza Duca degli Abbruzzi fino al terrapieno di Barcola, ove, gli interventi si attuano con strumento diretto sulla base delle indicazioni contenute nella Scheda Progetto – ambito di riqualificazione urbana I – Porto vecchio.

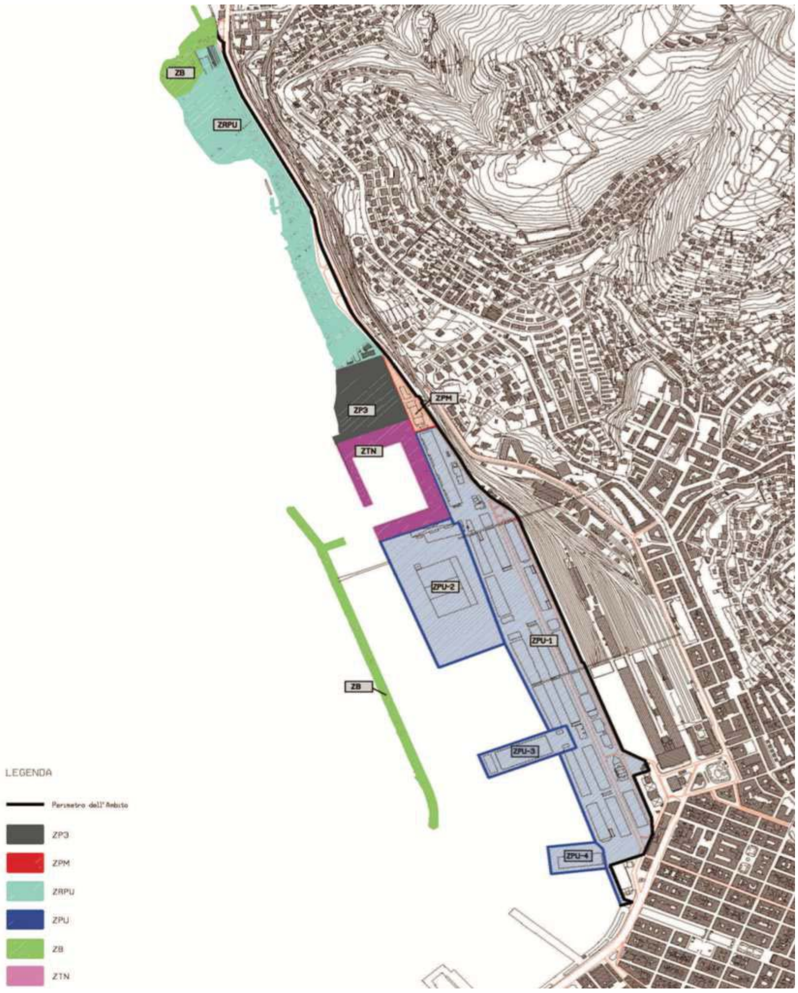
La scheda norma è allegata nel fascicolo "inquadramento urbanistico - Porto vecchio" a cui si fa riferimento per la consultazione. Tale scheda dispone:

"I contenuti della presente scheda riprendono quanto previsto dagli strumenti urbanistici vigenti (P.R.P. e P.R.G.C.) e dalle relative Intese già stipulate tra Comune di Trieste e Autorità Portuale in sede di approvazione della variante n 93 al P.R.G.C. e contestuale variante al P.R.P.

Ove esistono concessioni in essere, in qualsiasi zona esse ricadano, le funzioni ad esse collegate possano essere mantenute fino ad esaurimento delle attività o fintantoché non verrà assicurata una sistemazione analoga a quella attuale in altro sito del Porto. L'ambito del Porto Vecchio corrisponde alla zona L1c ed è suddiviso in sottozone, come di seguito riportato.

L'assetto urbanistico vigente (fig. 6.2) assegnato dalla scheda norma all"area di intervento è caratterizzato da una suddivisione per zone per le quali sono dettagliate "attività e destinazioni d'uso ammesse", strumenti di intervento" "indirizzi progettuali", "indici e parametri", "altezze", "distanze tra fabbricati" e "prescrizioni particolari".

Le aree già interessate dall'edificazione (riconducibili nella futura variante ai sistemi "misto" e "dei moli" come da linee di indirizzo impartite) prevedono già oggi le seguenti destinazioni d'uso:
commerciale e portuale, attività di portualità passeggeri, turistica e diportistica e servizi connessi, culturale, di ricerca, istruzione, formazione, di comunicazione ed informazione (centri telematici, sale di ripresa e registrazione, sale convegni), direzionale e di servizio, economiche (sedi bancarie e borsistiche , finanziarie ed assicurative), commerciale, artigianale di servizio, alberghiera e ricettivo-complementare, commerciale al minuto, ricettiva, di ristorazione, espositiva, di intrattenimento, museale e attività di interesse pubblico e generale (…)



Il Piano Regolatore Portuale (PRP) è lo strumento preposto a disegnare l'assetto strutturale e operativo del porto e a individuare la destinazione funzionale delle aree comprese nell'ambito portuale.

La Legge n. 84/1994 ha rivoluzionato l'attività programmatrice dei piani regolatori dei porti facendoli diventare processi di pianificazione e gestione per contribuire allo sviluppo delle economie portuali e territoriali bilanciando le esigenze delle aree portuali e quelle della città.

Per Trieste, il nuovo Piano Regolatore dei porto si è reso necessario anche a seguito delle iniziative volte al riuso del Porto Vecchio, e della redazione della "Variante Generale al Piano Regolatore Portuale per l'ambito del Porto Vecchio" approvata con decreto del Presidente della Regione Autonoma Friuli Venezia Giulia in data 10.9.2007, pubblicata sul B.U.R. n.41 in data 10.10.2007.

Il nuovo Piano Regolatore Portuale è stato adottato dal Comitato Portuale il 19 maggio 2009 con deliberazione n.7/2009 dopo aver ottenuto le necessarie intese con i Comuni interessati (Comune di Trieste ed Comune di Muggia).

Una volta adottato, il Piano è stato trasmesso al Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici, per l'ottenimento del parere ai sensi della Legge 84/94 (art. 5, comma 3). Il Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici con voto n.150 nell'adunanza del 21 maggio 2010 ha rilasciato parere positivo dopo una serie di richieste di integrazione e chiarimento effettuate all'Autorità Portuale.

Il Piano, ai sensi dell'articolo 6, comma 3 ter, del decreto legislativo 152/2006, è stato assoggettato alla procedura di VIA integrata dalla VAS, comprensiva degli aspetti relativi alla Valutazione di incidenza.

Il 7 agosto 2015 il Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare, di concerto con il Ministero dei beni e delle attività culturali e del turismo, ha emanato il decreto n. 173 che dichiara la compatibilità ambientale delle opere

previste dal PRP di Trieste, concludendo pertanto con parere positivo il procedimento di VIA/VAS. Il suddetto decreto recepisce le prescrizioni formulate dalla Regione Friuli Venezia Giulia nella delibera di Giunta regionale n. 808 del 30 aprile 2015.

L'Autorità Portuale ha preso atto, con propria deliberazione n. 12 del 22 ottobre 2015, della documentazione di PRP e del relativo Studio ambientale integrato, elaborati in recepimento delle prescrizioni di cui al decreto ministeriale citato.

L'approvazione del Piano Regolatore Portuale, spettante alla Regione Friuli Venezia Giulia, è avvenuta in data 1 aprile 2016 con delibera della Giunta Regionale n.524.

Il nuovo PRP suddivide le aree di competenza in sei settori caratterizzati dalle medesime esigenze e necessità di sviluppo:

Settori	Aree
1 - Barcola-Bovedo e Porto Franco Vecchio	1 - Terrapieno Barcola-Bovedo
	2 - Porto Franco Vecchio
2 - Porto Doganale e Rive	3 - Porto Doganale
	4 - Bacino Sacchetta e Molo F.lli Bandiera
3 - Riva Traiana e Porto Franco Nuovo	5 - Riva Traiana
	6 - Porto Franco Nuovo – Molo V-Molo VI
	7 - Porto Franco Nuovo – Molo VII
4 - Arsenale San Marco, Scalo Legnami, Piattaforma Logistica e Molo VIII	8 - Arsenale San Marco
	9 - Scalo Legnami, Piattaforma Logistica e Molo VIII
5 - Punto Franco Oli Minerali, Canale Industriale e Valle delle Noghere	10 - Punto Franco Oli Minerali ed area ex-Esso
	11 - Canale Industriale
	12 - Valle delle Noghere
6 - Litorale di Muggia	13 - Rio Ospo
	14 - Porto di Muggia
	15 - Porto San Rocco

Le previsioni dei citati strumenti urbanistici comunale e portuale non hanno trovato attuazione, i citati mutamenti economici, trasportastici, gli scenari internazionali mutati hanno reso non più attuali gli secnari ipotizzati, maturando le condizioni per l'avvio di un processo di rivisitazione dell'assetto urbanistico assegnato dal vigente Piano regolatore generale comunale.

Le opere in essere

Un altro tassello imprescindibile per ogni ipotesi di riqualificazione è l'infrastrutturazione dell'area, con la realizzazione delle reti tecnologiche e stradali e la realizzazione delle adeguate opere pubbliche e spazi pubblici che ne permettano la pubblica fruibilità.

In tal senso, nell'ambito di un rilancio culturale dell'area, è stato avviato un primo processo di infrastrutturazione con la sottoscrizione il 28 maggio 2016 del Protocollo d'intesa tra la Presidenza del Consiglio dei Ministri, il Ministero dei beni e delle attività culturali e del turismo, la Regione Autonoma Friuli Venezia Giulia, il Comune di Trieste e l'Autorità Portuale, per la valorizzazione delle aree già facenti parte del compendio del Porto Vecchio di Trieste. Con delibera CIPE n. 3/2016, pubblicata nella Gazzetta Ufficiale n. 189 del 13 agosto 2016, è stato approvato il Piano Stralcio "Cultura e Turismo" (2014-2020) che tra i vari interventi, già individuati, di tutela e valorizzazione del patrimonio culturale e di potenziamento del turismo ha previsto per l'intervento n. 11 "Porto Vecchio di Trieste" uno stanziamento di 50 milioni di euro finalizzato alla riqualificazione dell'area portuale. Con successivo Accordo operativo per l'attuazione dell'intervento n. 11 "Porto vecchio di Trieste", sottoscritto il 9 ottobre 2017 tra il Ministero dei beni e delle attività culturali e del turismo, la Regione, il Comune di Trieste e l'Autorità di sistema portuale del mare adriatico orientale finalizzato a dare attuazione alla citata delibera CIPE n. 3/2016, sono state definite le modalità attuative. L'intervento di urbanizzazione che ne segue prevede di realizzare in due lotti funzionali una spesa complessiva di 14.000.000,00 di euro di cui 5.000.000,00 di euro per il I° lotto e 9.000.000,00 di euro per il II°. Nell'ambito del medesimo finanziamento trovano copertura le ulteriori somme attinenti al recupero del pontone Ursus e alla riqualificazione di immobili (magazzino 26- museo del mare).

Atteso che all'attualità:

- è stato recentemente realizzato un parcheggio intermodale entro l'area ferroviaria dismessa del Porto Vecchio "PARK BOVEDO", che prevede una ampia offerta di sosta, anche al fine di potenziare i servizi e infrastrutture a supporto degli insediamenti sportivo-ricreativi già presenti ai margini della nuova area comunale del Porto Vecchio;
- è stato ultimato il primo lotto di infrastrutturazione con la realizzazione dei sottoservizi in sottosuolo, vale a dire rete acqua, rete energia, rete gas in bassa e media pressione, fognatura, sistema di smaltimento acque meteoriche, impianto di illuminazione pubblica e servizi tecnologici, pavimentazioni stradale e pedonale e allestimenti a verde;



- è in corso di ultimazione il project financing per le realizzazione di un centro congressi polifunzionale nei magazzini 27 e 28 del Porto Vecchio, che ospiterà a settembre l'ESOF 2020;
- sono in fase di ultimazione gli interventi per l'allestimento al magazzino 26 dell'Immaginario scientifico e di altri attrattori mussali;
- è in fase di progettazione definitiva/esecutiva la realizzazione del museo del Mare che trova collocazione nella parte sud del magazzino 26;



LA VARIANTE

La variante si compone dei seguenti elaborati:

Tav0	Ambito dell'Accordo di Programma del Porto Vecchio	fascicolo A4
Aggiornamento quadro di analisi		
A3.1	Reti tecnologiche rete fognaria - Vigente-Proposta	Sc. 1:10.000
A3.2	Reti tecnologiche rete idrica – Vigente-Proposta	Sc. 1:10.000
A3.3	Reti tecnologiche rete elettrica – Vigente-Proposta	Sc. 1:10.000
A3.4	Reti tecnologiche rete gas metano – Vigente-Proposta	Sc. 1:10.000
A4	Aree edificate e aree urbanizzate – Vigente-Proposta	Sc. 1:10.000
A6	Ricognizione pianificazione attuativa - Vigente-Proposta	Sc. 1:10.000
Il piano struttura		
PS1	Relazione Piano Struttura – Vigente-Proposta	fascicolo A3
PS2	Piano Struttura – Vigente	Sc. 1:10.000
PS2	Piano Struttura – Proposta	Sc. 1:10.000
Piano operativo		
PO1	Norme tecniche di attuazione – Vigente-Proposta	fascicolo A4
PO2	Zonizzazione – Vigente-Proposta	Sc. 1:5.000
PO3	Schede progetto – Stralcio Ambito R. U. 1 P.V	Fascicolo A3 Fascicolo
PO3.1	Schede progetto – Ambito R. U. 1 P.V.	A3 nuovo
PO4	Servizi e attrezzature collettive – Vigente-Proposta	Sc. 1:5.000
PO4.1	Relazione sui servizi e reiterazione vincoli – Vigente-Proposta	fascicolo A3
PO5	Rel. fabbisogno abitativo e calcolo c.i.r.t.m. – Vigente-Proposta	fascicolo A3
PO7	Sistema della mobilità – Vigente-Proposta	Sc. 1:10.000
Relazione di variante		
R	Relazione	fascicolo A4 nuovo

Studio geologico e di invarianza idraulica

DG	Carta della zonizzazione geologica-tecnica	Sc. 1:5.000	dicembre 2019
RG	Relazione geologica – Parere di compatibilità – Norme	fascicolo A4	dicembre 2020
RInv	Studio di invarianza idraulica	fascicolo A4	dicembre 2021

Rapporto Ambientale

Rapporto ambientale (corredato da Relazione specialistica sulla sostenibilità del traffico indotto)

Sintesi non tecnica

Ulteriori elaborati

Relazione sulla verifica dell'impatto complessivo sulla rete stradale di primo livello e sulle penetrazioni urbane a seguito delle previsioni di insediamento dell'area del Porto Vecchio a Trieste

Obiettivi e azioni della variante

Gli obiettivi costituiscono la dichiarazione di ciò che la variante intende raggiungere mediante un insieme di azioni. Per giungere alla definizione di un set di obiettivi e azioni, a partire dalla lettura combinata delle linee di indirizzo impartite dal Consiglio comunale unitamente agli atti, accordi intese raggiunte o in via di definizione in ordine alla valorizzazione delle aree di Porto Vecchio, è stata costruita una matrice che giunge alla definizione di 4 obiettivi e 4 azioni che sostanziano la rivisitazione/riorientamento dello scenario di sviluppo vigente assegnato a tali aree.

OBIETTIVO GENERALE	INDIRIZZI IMPARTITI	DECLINAZIONE DEGLI INDIRIZZI	ANALISI INDIRIZZI	OBIETTIVI VARIANTE	AZIONI VARIANTE
Attivare un processo di riqualificazione che possa recuperare un eccezionale testimonianza di architettura dell'ottocento europeo in una lettura contestualizzata alle nuove opportunità che si aprono alla città di Trieste.	Le destinazioni devono consentire l'insediamento di funzioni diversificate (preferibilmente con carichi urbanistici e ambientali simili), escludendo in ogni caso gli insediamenti di funzioni non compatibili con lo sviluppo e il recupero del patrimonio esistente (per esempio industria pesante o insalubre, ecc.);	Consentire l'insediamento di funzioni diversificate (preferibilmente con carichi urbanistici e ambientali simili), escludendo in ogni caso gli insediamenti di funzioni non compatibili con lo sviluppo e il recupero del patrimonio esistente (per esempio industria pesante o insalubre, ecc.);	La variante intende mantenere una diversificazione di funzioni già previste nel PRGC vigente. La variante intende escludere la funzione commerciale portuale, consistente nel traffico merci marittimo su Porto vecchio, mantenendo solo quella di trasporto persone;	**OB1)** Consentire l'insediamento di funzioni diversificate (preferibilmente con carichi urbanistici e ambientali simili), escludendo in ogni caso gli insediamenti di funzioni non compatibili con lo sviluppo e il recupero del patrimonio esistente (per esempio industria pesante o insalubre, ecc.) ;	**A1)** Conferma delle destinazioni d'uso ammesse entro Porto Vecchio, consentendo quelle ad alto contenuto tecnologico e della sfera culturale ed esclusione della funzione commerciale portuale;
	Le nuove funzioni previste in ambito comunale dovranno rapportarsi con quelle in ambito portuale anche per quanto riguarda infrastrutture a rete, viabilità, utilizzo del fronte mare, favorendo continuità e permeabilità tra le stesse, e incoraggiando iniziative di riqualificazione e valorizzazione degli spazi fronte mare e non costruiti, riservando spazi di pubblica fruizione, affacci al mare, zone di svago e divertimento tali da favorire anche l'insediamento commerciale e la vivibilità collettiva degli spazi aperti;	Rapportare le nuove funzioni previste in ambito comunale con quelle in ambito portuale anche per quanto riguarda infrastrutture a rete, viabilità, utilizzo del fronte mare, favorendo continuità e permeabilità tra le stesse, e incoraggiando iniziative di riqualificazione e valorizzazione degli spazi fronte mare e non costruiti, riservando spazi di pubblica fruizione, affacci al mare, zone di svago e divertimento tali da favorire anche l'insediamento commerciale e la vivibilità collettiva degli spazi aperti;	La variante intende operare una zonizzazione specifica delle aree portuali con destinazioni già previste nel vigente PRGC ad esclusione dello stralcio della funzione commerciale portuale;		
	Tra le possibili destinazioni d'uso va in ogni modo favorito l'insediamento di attività ad alto contenuto tecnologico con particolare riguardo alle tecnologie abilitanti e alla sfera dell'ICT. Va inoltre sostenuto l'insediamento di attività legate alla sfera delle industrie culturali e creative a sostegno del comparto turistico e del sistema museale in fieri;	Favorire l'insediamento di attività ad alto contenuto tecnologico con particolare riguardo alle tecnologie abilitanti e alla sfera dell'ICT. Sostenere l'insediamento di attività legate alla sfera delle industrie culturali e creative a sostegno del comparto turistico e del sistema museale in fieri;	La variante intende prevedere una specifica norma finalizzata all'insediamento di attività ad alto contenuto tecnologico sostenendo l'insediamento di attività legate alla sfera delle industrie culturali e creative a sostegno del comparto turistico e del sistema museale in fieri, anche mediante ampliamento dell'attuale area museale ZPM, localizzata in posizione baricentrica al comparto, con riconoscimento di specifici immobili in zona S2b;		
	Dovrà essere valutata la possibilità per gli edifici privi di valore storico – architettonico testimoniale di demolizione e ricostruzione anche in altro sedime (ristrutturazione urbanistica) stabilendo precisi limiti in termini di altezza e volumetria;	Valutare la possibilità per gli edifici privi di valore storico – architettonico testimoniale di demolizione e ricostruzione anche in altro sedime (ristrutturazione urbanistica) stabilendo precisi limiti in termini di altezza e volumetria;	La variante andrà ad operare in un contesto caratterizzato da diversi ordini di tutela storico culturale e paesaggistica. L'indirizzo può trovare una declinazione solo per gli immobili non vincolati ed a livello normativo;		
	Dovrà essere valutata la possibilità di consentire l'ammissibilità della funzione residenziale, ai fini di garantire, tra l'altro, una presenza stabile di persone, pur se in termini ridotti e complementare alle altre funz ni, anche in relazione all'attuali previsioni demografiche e senza squilibrare l'assetto complessivo della città. In	Ammettere la funzione residenziale, ai fini di garantire, tra l'altro, una presenza stabile di persone, pur se in termini ridotti e complementare alle altre funzioni, anche in relazione all'attuali previsioni demografiche e senza	La variante intende insediare un'aliquota di funzione residenziale per l'edificato esistente mediante riconoscimento di una zona BO.Pv;	**OB2)** Ammettere la funzione residenziale, ai fini di garantire, tra l'altro, una presenza stabile di persone, pur se in termini ridotti e complementare alle altre	**A2)** Insediamento della funzione residenziale per una porzione delle aree di Porto vecchio;

	ogni modo la quota di funzioni residenziali aggiuntiva non dovrà eccedere i limiti di legge (standard urbanistici) che implicano nuove urbanizzazioni secondarie. In tale contesto si dovrà valutare lo sviluppo del Porto Vecchio anche quale continuazione del Centro Storico – "quarto borgo";	squilibrare l'assetto complessivo della città. In ogni modo la quota di funzioni residenziali aggiuntiva non dovrà eccedere i limiti di legge (standard urbanistici) che implicano nuove urbanizzazioni secondarie. In tale contesto si dovrà valutare lo sviluppo del Porto Vecchio anche quale continuazione del Centro Storico – "quarto borgo";		funzioni, anche in relazione all'attuali previsioni demografiche e senza squilibrare l'assetto complessivo della città. In ogni modo la quota di funzioni residenziali aggiuntiva non dovrà eccedere i limiti di legge (standard urbanistici) che implicano nuove urbanizzazioni secondarie;	
	Gli spazi pubblici e le aree di interesse pubblico e i principali temi del porto vecchio dovranno svilupparsi secondo lo schema definizione degli spazi aperti intendendosi quali interventi minimi da attuarsi;	Gli spazi pubblici e le aree di interesse pubblico e i principali temi del porto vecchio dovranno svilupparsi secondo lo schema definizione degli spazi aperti intendendosi quali interventi minimi da attuarsi;	La variante intende operare un'individuazione specifica delle aree per servizi e attrezzature pubbliche;	**OB3)** Gli spazi pubblici e le aree di interesse pubblico e i principali temi del porto vecchio dovranno svilupparsi secondo uno schema di definizione degli spazi aperti intendendosi quali interventi minimi da attuarsi, valutando al contempo la possibilità di nuova edificazione nelle aree libere definendo limiti e sviluppi, salvaguardando l'impianto storico del Porto Vecchio;	**A3)** Definizione di un sistema di spazi pubblici e riclassificazione delle aree del terrapieno di Barcola;
	Dovrà essere valutata la possibilità di nuova edificazione nelle aree libere definendo limiti e sviluppi, salvaguardando l'impianto storico del Porto Vecchio;	Valutare la possibilità di nuova edificazione nelle aree libere definendo limiti e sviluppi, salvaguardando l'impianto storico del Porto Vecchio;	La variante intende operare in riduzione dell'edificazione rispetto agli indici ed alle destinazioni presenti nel vigente Prgc, ed in particolare rispetto a quanto previsto con le vigenti zone ZRPU e ZP3;		
	Dovranno essere favorite forme di mobilità pubblica e privata improntate alla sostenibilità (collegamenti con navette, bus, mobilità su rotaia/treni elettrici e bike sharing} che disincentivino l'uso delle autovetture private nelle aree del Porto Vecchio, preservandole dall'afflusso di traffico veicolare e incentivando, invece, forme di mobilità sostenibile e condivisa;	Favorire forme di mobilità pubblica e privata improntate alla sostenibilità (collegamenti con navette, bus, mobilità su rotaia/treni elettrici e bike sharing} che disincentivino l'uso delle autovetture private nelle aree del Porto Vecchio, preservandole dall'afflusso di traffico veicolare e incentivando, invece, forme di mobilità sostenibile e condivisa;	La variante, in rapporto alla scala urbanistica di intervento, nell'ambito della tavola "POa" intende prevedere l'individuazione di un collegamento per il trasporto pubblico di tipo elettrico o da comunque non ad alimentazione tradizionale, la definizione di itinerari ciclopedonali e lo stralcio di previsioni di sosta interrate per problemi idrogeologici;	**OB4)** Favorire forme di mobilità pubblica e privata improntate alla sostenibilità;	**A4)** Individuazione di interventi per la mobilità sostenibile;
	Dovranno essere favoriti adeguati collegamenti ciclo pedonali con i tracciati attualmente esistenti (viale Miramare), favorendo, inoltre, l'accessibilità sia pedonale sia ciclabile, dai rioni di Roiano e Gretta, anche mediante l'abbattimento - ove possibile - delle attuali barriere e la creazione di passerelle e nuovi accessi;	Favorire adeguati collegamenti ciclo pedonali con i tracciati attualmente esistenti (viale Miramare), favorendo, inoltre, l'accessibilità sia pedonale sia ciclabile, dai rioni di Roiano e Gretta, anche mediante l'abbattimento - ove possibile - delle attuali barriere e la creazione di passerelle e nuovi accessi;			

In via preliminare la variante ha inteso aggiornare il quadro di riferimento esistente: l'ambito portuale riconsegnato alla città per effetto di quanto disciplinato dall'art. 1, comma 619 L. 190/2014 "*Disposizioni per la formazione del bilancio annuale e pluriennale dello Stato (legge di stabilità 2015): "le aree, le costruzioni e le opere appartenenti al demanio marittimo comprese nel confine della circoscrizione portuale, escluse le banchine, l'Adriaterminal e la fascia costiera del Porto vecchio di Trieste, sono state sdemanializzate e assegnate al patrimonio disponibile del comune di Trieste per essere destinate alle finalità previste dagli strumenti urbanistici.*", ha imposto una nuova ricognizione di un'area per lungo tempo sconosciuta.

In tal senso si è proceduto in collaborazione con l'Autorità Portuale del Mare Adriatico Orientale e del AcegasApsAmga competente per il territorio comunale alla verifica dello stato di fatto delle reti infrastrutturali esistenti, loro presa in consegna in capo al Comune di Trieste (o del suo gestore). Sono stati quindi aggiornati gli elaborati di analisi che corredano il vigente PRGC (Tavv. A3) riconoscendo, in vocazione della completa edificazione all'interno di un contesto residenziale, della presenza di reti stradali, dei sistemi di fognatura, delle reti idrica ed elettrica e di adeguata accessibilità alle aree servizi, l'ambito quale zona urbanizzata.

Livello strutturale

La variante mantiene gli elementi costitutivi del Piano strutturale vigente in ordine:

a) alle visioni di città – assi strategici generali:

- la città policentrica
- la città della conoscenza, della produzione e della logistica
- la città del turismo e del tempo libero: tra il Carso e il mare
- la città sostenibile

b) Carta dei valori.

Individua e seleziona luoghi e manufatti di eccellenza che costituiscono i valori identitari da salvaguardare, riqualificare e sviluppare. Fanno parte della Carta l'insieme delle aree ed edifici di pregio e di interesse storico, architettonico, paesaggistico, che connotano il territorio di Trieste e ne definiscono il sistema identitario, aperto ad integrazioni future, che ha contribuito alla definizione dei sistemi, dei sottosistemi e della struttura del piano.

c) Sistemi e sottosistemi.

- il sistema ambientale e del paesaggio
- il sistema insediativo
- il sistema delle attrezzature e dei luoghi collettivi
- il sistema della produzione, delle attività marittime, del grande commercio, della ricerca e del turismo
- il sistema della mobilità
- le aree della grande trasformazione

Fermo restando l'impianto che connota il PRGC vigente, in coerenza con gli indirizzi dettati dal consiglio comunale, la variante aggiorna per l'ambito del Porto Vecchio il "sistema" di riferimento, non più solo "*Ambito del turismo e dell'affaccio urbano al mare e della portualità allargata*", ma complementarietà di sistemi, comprendendo diversificate funzioni con il riconoscimento del "*Sistema delle attrezzature e degli spazi collettivi*" con "*le centralità della scala urbana e territoriale*", estendendo anche all'interno dell'ambito del Porto Vecchio il "*Sistema Insediativi – Ambito della conservazione dei caratteri storico-architettonici*" e confermando quindi anche il "*Sistema della produzione, delle attività marittime, del grande commercio, della ricerca e del turismo – "Ambito del turismo e dell'affaccio urbano al mare e della portualità allargata*".

Tale nuova impostazione riconosce la vocazione turistica dell'ambito e della sua connessione al mare (aree del demanio marittimo e di primo affaccio sul mate), valorizza la nascente nuova centralità pubblica (polo museale/culturale, parco urbano), riconosce nel impianto storico del Porto Vecchio, caratterizzato dalle tre file di edifici principali con i loro viali, il quarto borgo della città di Trieste, estendendolo esso stesso a parte della città.

A livello strutturale, viene inoltre previsto un nuovo collegamento alternativo tra l'ambito del Porto Vecchio, la città e il Carso. Tale nuova previsione in coerenza con lo sviluppo di strategie a basso impatto/riduzione di CO2 è volta a ridurre il traffico veicolare, intercettando il traffico in entrata città all'esterno del perimetro urbano, a beneficio sia dell'ambito in argomento ma della stessa area del centro storico cittadino. In particolare tale nuova previsione dovrà essere attenzionata ed eventualmente trasposta a livello di piano operativo, qualora venissero attivate funzioni altamente attrattive quali ad esempio l'hub crocieristico.

In conseguenza alle modifiche sopradescritte la variante ha inteso aggiornare a livello strutturale l'evidenza delle zone omogenee (Ambito insediativi introduzione della zona Bo.PV –centro urbano di pregio ambientale del Porto Vecchio", Ambito del turismo e dell'affaccio urbano al mare e della portualità allargata- suddivisione della zona L1c in sottozone), introducendo per l'ambito del Porto Vecchio dei nuovi obiettivi e azioni, con il fine precipuo del "*Recupero e riqualificazione del patrimonio storico architettonico esistente di Porto Vecchio*" coerentemente con gli indirizzi in precedenza descritti, declinati con:

- la previsione di norme per la sostenibilità degli interventi, anche con riferimento all'efficientamento energetico
- il mantenimento del rapporto tra edificato e il tessuto storico del Porto Vecchio, collegamento con il centro storico in funzione di "quarto borgo, ammettendo sostituzione degli edifici non coerenti
- l'insediamento di funzioni diversificate (preferibilmente con carichi urbanistici e ambiental simili), escludendo in ogni caso gli insediamenti di funzioni non compatibili con lo sviluppo e il recupero del patrimonio esistente (per esempio industria pesante o insalubre, ecc.)
- l'insediamento di attività ad alto contenuto tecnologico con particolare riguardo alle tecnologie abilitanti e alla sfera dell'ICT
- l'insediamento di attività legate alla sfera delle industrie culturali e creative a sostegno del comparto turistico e del sistema museale in fieri,

- sviluppando gli spazi pubblici e le aree di interesse pubblico e i principali temi del porto vecchio secondo lo schema allegato "definizione degli spazi aperti"
- l'ammissibilità della funzione residenziale, ai fini di garantire, tra l'altro, una presenza stabile di persone, pur se in termini ridotti e complementare alle altre funzioni, anche in relazione all'attuali previsioni demografiche e senza squilibrare l'assetto complessivo della città. In ogni modo la quota di funzioni residenziali aggiuntiva non dovrà eccedere i limiti di legge (standard urbanistici) che implicano nuove urbanizzazioni secondarie. In tale contesto si dovrà valutare lo sviluppo del Porto Vecchio anche quale continuazione del Centro Storico – "quarto borgo"
- previsione di norme per la sostenibilità degli interventi, anche con riferimento all'efficientamento energetico
- previsione di nuovo collegamento funicolare

Contestualmente alle modifiche citate, stante che l'istituto previsto dal vigente PRGC in ordine ai c.d. "crediti edilizi" non ha mai trovato attuazione, in quanto probabilmente vanificato nel suo intento dalle novazioni normative intervenute successivamente alla sua attivazione, in particolare i c.d. "Piani Casa" che ne hanno privato l'interesse da parte di interventori, si è ritenuto eliminare tale previsione non più attuale.

Le modifiche citate non interessano il livello strutturale di scala sovracomunale di cui agli elaborati AV1 e AV2.

Livello operativo

In coerenza con le modifiche introdotte a livello strutturale nel piano operativo si sono apportate le conseguenti variazioni che hanno interessato in particolare l'assetto zonizzativo, l'introduzione di un nuovo elaborato PO3.1 "Schede progetto per l'Ambito del Porto Vecchio", le conseguenti modifiche al impianto normativo (elaborato PO1) e degli elaborati correlati (tavole servizi, aggiornamento della capacità insediativi residenziale teorica).

Con riferimento all'assetto zonizzativo vigente l'area interessata dalla Variante è classificata dall'art. 81 delle NTA come "Zone L1c – Porto Vecchio" che comprende il comprensorio del Porto vecchio da Piazza Duca degli Abruzzi fino al terrapieno di Barcola, ove, gli interventi si attuano con strumento diretto sulla base delle indicazioni contenute nella Scheda Progetto – ambito di riqualificazione urbana 1 – Porto vecchio. La variante ha inteso portare anche a livello operativo una nuova zonizzazione che di fatto estende al interno dell'area del PV la città, riconoscendo, in coerenza con quanto avviene nell'intorno, la vocazione delle diverse aree mediante l'individuazione di zone omogenee proprie dell'assetto del PRGC vigente, con delle specifiche che ne identificano al contempo le peculiarità del PV (definizione di norme volte all'individuazione degli edifici di rilevanza storico-culturale e degli elementi architettonici, dei materiali e delle eventuali attrezzature tecnologiche -gru, elevatori e montacarichi ed altre attrezzature di carico e scarico delle merci, la definizione di norme volte all'individuazione ed al recupero delle pavimentazioni in masegni o in altri materiali lapidei di valore storico-culturale, ecc.).

Il sistema dei moli

La variante ha inteso al contempo confermare per le aree demaniali marittime le previsioni dell'attuale Piano Regolatore del Porto (PRP) con minime modifiche, che si sostanziano in un aggiornamento delle definizioni delle destinazioni d'uso ammissibili (in coerenza con il dettato dell'art.5 della LR 19/09) e dell'adeguamento delle funzioni al nuovo assetto del limite demaniale (riconoscimento delle funzioni rapportato alla riduzione dello spazio demaniale). In relazione al nuovo assetto complessivo del PV rileva, per quanto attiene le aree del demanio marittimo, la residualità della funzione commerciale portuale, non più attuale sia in termini di logistica ed evoluzione dei commerci via mare, sia rapportata alla nuova chiave di riqualificazione del ambito del Porto Vecchio. Permane, in via transitoria, in coerenza con il PRP vigente la permanenza delle attività in essere sino al loro trasferimento all'interno dell'area Portuale.

Per le aree non più demaniali la variante conferma in coerenza con le linee dettate dal consiglio comunale il sistema a funzioni miste, il sistema museale scientifico congressuale, il sistema ludico-sportivo.

Il sistema misto

Il sistema a funzioni miste attiene l'impianto storico del Porto Vecchio, la connessione più prossima della città e come tale riconosciuta quale quarto borgo. Le caratteristiche di tale ambito intese quali funzioni ammissibili e tipologie di interventi, riprende quanto già oggi per analoghe parti di città opportunatamente adeguate per riconoscere e valorizzare gli elementi caratteristici del PV.

In questo contesto sono state riconosciute le analisi effettuate da precedenti studi (arch. Barduzzi e arch. Bradaschia), aggiornata la situazione di tutela di cui al D.Lgs 42/04 e individuati gli edifici di epoca recente e privi di valenza architettonica o storica e per i quali la variante consente la sostituzione (cfr allegato "Edifici incoerenti o privi di pregio")

Tra le prescrizioni particolari previste per gli interventi in tale aree l'ammissibilità seppur limitata della funzione residenziale, l'obbligo di un attenta progettazione dell'intervento in modo da relazionarsi con gli elementi del contesto di appartenenza, prestazioni energetiche corrispondenti alla classe energetica "A". Altre prescrizioni di natura prettamente architettonico- edilizia sono il mantenimento dei tetti piani, la possibilità di realizzare tetti verdi o tetti giardino, l'obbligo di valorizzare gli elementi architettonici, i materiali e le eventuali attrezzature tecnologiche (gru, elevatori, ecc.) che caratterizzano l'ambito del porto vecchio.

La variante ha voluto porre attenzione non solo alle più comuni tematiche dell'ambiente (prestazioni energetiche degli edifici, fonti rinnovabili) ma anche ad aspetti tradizionalmente meno trattati, in questo senso l'obbligo di reperire spazi all'interno degli edifici per la raccolta differenziata dei rifiuti, l'utilizzo di materiali drenanti per tutti gli spazi esterni non carrabili, l'approntamento di puntuali valutazioni d'impatto acustico.

La variante riconosce altresì la possibilità di prevedere dei collegamenti aerei tra gli edifici a determinate condizioni, esclude la realizzazione di volumi tecnici in aree esterne (dovranno essere reperiti adeguati spazi all'interno degli edifici) per preservare e valorizzare l'impianto storico del Porto Vecchio

Si riconosce altresì la presenza e valenza storica dei percorsi ferroviari mediante l'obbligo del mantenimento di un collegamento longitudinale del PV, come meglio evidenziato nel elaborato PO3.1 e l'evidenza di tutti gli altri tracciati ferroviari.

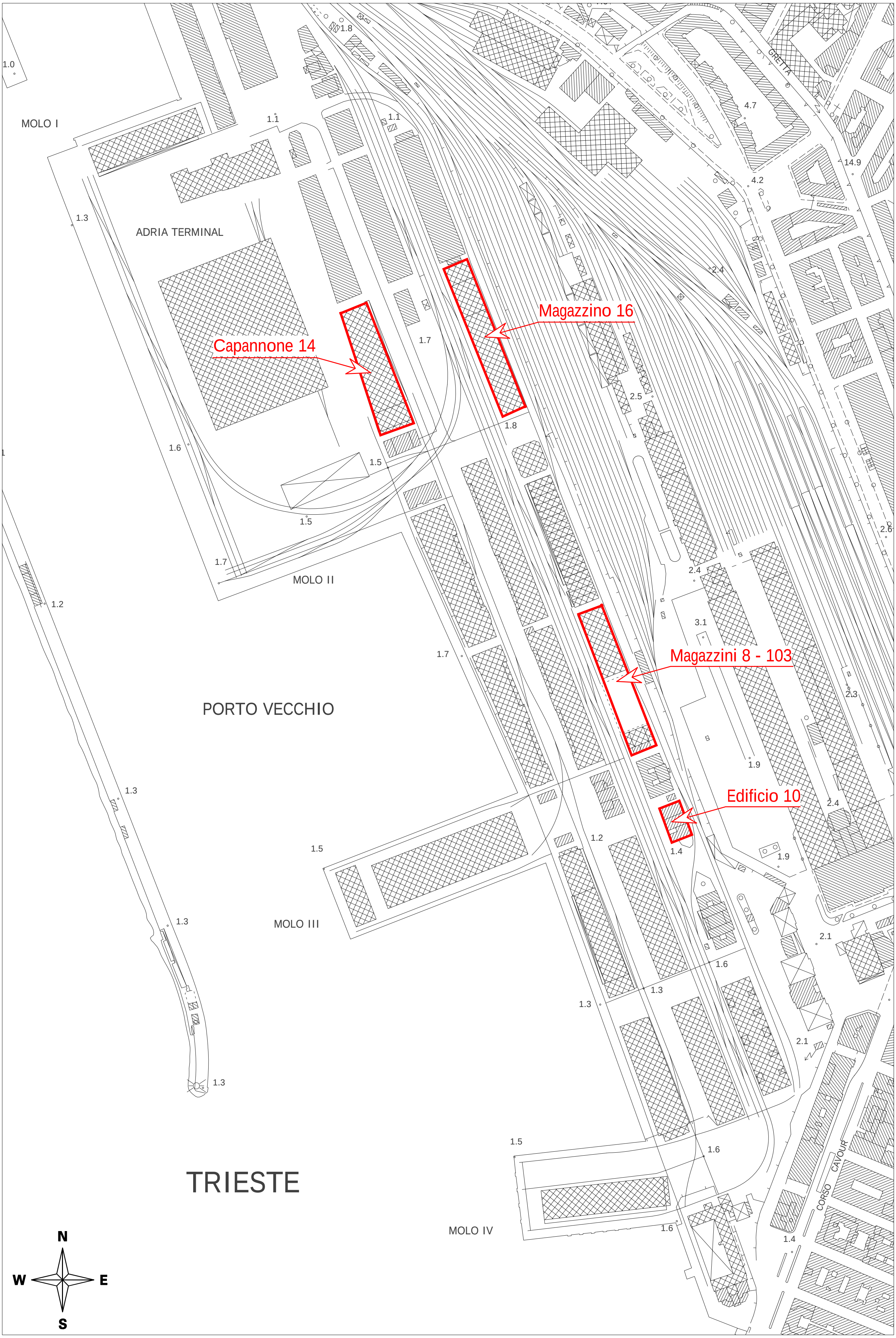
Il sistema museale scientifico congressuale e il sistema ludico-sportivo

Rappresentano la ragione pubblica del PV, costituisco il polo di attrazione che esce dal PV per estendersi a a scala comunale, raggiungendo per la parte museale, scientifica/espositiva una connotazione che esce dai confini regionali.

In parte già oggetto di trasformazione, tra gli interventi recenti la riqualificazione di parte del magazzino 26, della centrale idrodinamica, della sottostazione elettrica e la realizzazione del centro congressi/ESOF, l'ambito ospiterà inoltre la nuova sede della Soprintendenza (magazzino 20), i parcheggi a servizio del PV e complementari alle altre destinazioni pubbliche, ulteriori spazi riservati allo sport (magazzini 30) e attività correlate.

Infine l'area che si stende sino al terrapieno di Barcola rappresenterà uno spazio aperto, con strutture dedicate allo sport, affacciato sul mare per divenire un polmone verde a servizio del PV e complementare alle altre zone verdi della città.

EDIFICI INCOERENTI O PRIVI DI PREGIO





In questo senso l'immagine che precede evidenzia come nell'immediato intorno non vi sia la presenza di adeguati spazi verdi, anche a questo fine la variante localizza un'area di oltre 50.000 mq la cui fruibilità rimane ad area verde e sport. Anche per tale ambito è stato concluso un primo intervento con la caratterizzazione dell'area, poiché interessata da inquinanti ed è in fase di approntamento la messa in sicurezza per il successivo utilizzo in sicurezza alle nuove funzioni previste.

La variante incrementa la dotazione degli standard di servizi con la previsione di nuove aree a parcheggio (a raso ed in edifici – coerentemente con i vincoli di tutela monumentali), ridisegna la viabilità interna del Porto Vecchio in previsione di una mobilità ad anello con adeguati spazi per pedoni e piste ciclabili, valorizza ed incentiva l'utilizzo di trasporti alternativi (riconoscimento della linea ferroviaria storica, previsione di un collegamento a fune lungo tutto il PV).

Ulteriore incremento della dotazione di standard a servizio (seppur già soddisfatti ai sensi della normativa vigente) deriva dall'individuazione di tutte le strutture pubbliche (musei, polo congressuale, sede della locale Soprintendenza, sedi amministrative comunali –polo formazione, altri uffici di decentramento, nuovo centro di raccolta rifiuti interno al magazzino 8).

La variante non individua in modo puntuale all'interno del comprensorio nuovi poli/edifici scolastici (funzione comunque non esclusa e sempre ammissibile), ritenendo l'attuale dislocazione degli stessi adeguata e sufficiente anche a servizio delle nuove previsioni di sviluppo del Porto vecchio – in tal senso è in essere una valutazione a scala comunale sulla fattibilità di poli scolastici a razionalizzazione dell'attuale sistema diffuso.

Aspetti normativi

A livello normativo la variante declina quanto sopra evidenziato mediante l'inserimento di tre nuovi articoli che danno evidenza della nuova zona B0.PV (art 17 bis, ter, quater) e che trova poi compiuta disciplina nella nuova scheda PO3.1 "*Schede progetto – Ambito di Riqualificazione Urbana I Porto Vecchio*".

Per quanto attiene la aree demaniali, trovano trasposizione a livello normativo le previsioni già contenute nel vigente PRP, mediante la riscrittura dell'art 81 e l'inserimento di tre nuovi articoli (art 81bis, ter, e quater), come aggiornate nei contenuti descritti al precedente capitolo "Sistema dei moli"

Ulteriori modifiche al dettato normativo sono state apportate in ordine a tutte le zone omogenee interessate all'inserimento del nuovo impianto a fune, al mantenimento del percorso ferroviario longitudinale del PV, all'evidenza di tutti gli altri tracciati ferroviari.

Si recepisce infine l'abrogazione dell'istituto dei crediti edilizi mediante l'eliminazione del Capo V del Titolo II (articoli da 32 a 37)

Per quanto attiene le prescrizioni in ordine a profili planimetri e altimetrici, la variante recepisce le precedenti previsioni contenute nei vigenti strumenti (PRP e PRGC), confermando la valutazioni allora effettuate ed ancora attuali anche alla luce dell'attuale regime di tutela.

Capacità Insediativa Residenziale Teorica

Per quanto attiene in particolare gli aspetti legati alla capacità insediativa, è possibile notare che alcune schede dell'elaborato PO5 (Relazione sul fabbisogno abitativo e calcolo sulla capacità insediativa teorica) risultano modificate. Le modifiche, conseguenti alle nuove previsioni, sono state effettuate per mantenere la coerenza tra i diversi elaborati e verificare lo soddisfacimento dei contenuti di cui al D.Pres.G.R. 126/Pres dd 20 aprile 1995.

In particolare, con riferimento alla quantificazione degli abitanti, i nuovi valori riportati nelle tabelle sono stati definite tenendo conto dei seguenti parametri

VOLUMI AGGIUNTIVI

Calcolato secondo la modalità relazione CIRTM del PRGC

VOLUMI COMMERCIALI

Viene calcolato il volume commerciale tenendo conto dell'altezza media per le zone A e B0 di 4,50 m, come individuata nell'elaborato PO5 del PRGC vigente, con l'aggiunta di 1,50 m di altezza per i magazzini dotati di banchina di carico, e applicando tale altezza alla superficie fondiaria. Il volume commerciale viene depurato di un 10% per compensare la presenza di vani scale, vani tecnici e vani accessori che non concorrono al calcolo della volumetria.

VOLUME RESIDENZIALE

Calcolato come da relazione CIRTM del PRGC

STANZE AGGIUNTIVE

Per calcolare il numero teorico di stanze si è utilizzata l'analisi già fatta nell'elaborato PO5 del PRGC vigente facendo tre ipotesi per il volume teorico delle stanze:

350 mc/stanza derivato da A0

96 mc/stanza derivato da B0

150 mc/stanza derivato da quanto previsto per le zone di espansione

150 mc/stanza è risultata la soluzione più equilibrata, considerando che vi sono edifici con volumi importanti senza distribuzione interna e chi interverrà presumibilmente cercherà di mantenere stanze di metratura adeguata

CIRTM

Si è calcolato la CIRTM tenendo conto dell'indice di affollamento (abitante/stanza 0,55) già calcolato nell'elaborato PO5 del PRGC vigente per la Zona di Quartiere relativa al Porto Vecchio.

ASPETTI COMPLEMENTARI

Intese

Alla luce della mutata situazione, preso atto che la L. 84/94 "Riordino della legislazione in materia portuale" e smi istituisce le Autorità di sistema portuali, che all'interno delle circoscrizioni portuali, amministrano, in via esclusiva, in forza di quanto previsto dalla legge e dal codice della navigazione, le aree e i beni del demanio marittimo e visto il Decreto 6 aprile 1994 che individua i limiti della circoscrizione portuale di Trieste costituita "dalle aree demaniali marittime, dalle opere portuali e dagli spazi acquei compresi nel tratto di costa che va da Punta Ronco al torrente Bovedo", per le aree di Porto Vecchio, di cui al verbale di individuazione della nuova dividente demaniale di data 9/7/2015, sottoscritto da Regione Comune Autorità Portuale Capitaneria di Porto Agenzia del Demanio e Provveditorato Interregionale alle OO.PP, non trova più applicazione la disciplina prevista dalla L 84/94 "Riordino della legislazione in materia portuale" ma esclusivamente le previsioni del PRGC.

Per le sole aree del Porto Vecchio ancora in capo al demanio marittimo dovrà essere raggiunta l'Intesa, di cui al comma 13 dell'art 63 bis della L.R. 5/2007 e dell'art. 5 della Legge 84/94, con Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Orientale

Ulteriori pareri

Prima dell'approvazione della variante dovranno essere assunti i necessari pareri in tema di viabilità (LR 26/2012 art 166), geologia e invarianza idraulica (LR 16/09, LR 27/08, LR 11/05 e D.P.Reg 83/2018), beni culturali e paesaggio ai sensi del D.Lgs 42/04.